

Vom ADAC im August 85 getestet: Der fünftürige Alfa 33 mit Stummelheck und Heckklappe. Ab 1984 wurden der 33 4 x 4 mit Allradantrieb und der recht sportliche Alfa 33 Quadrifoglio angeboten. Kombi-Versionen gibt es seit 1985 als Giardinetta bzw. seit 1991 als Sport Wagon

Karosserie

Gut: Stoßfänger großflächig. Geschützte Lager der vorderen Blinkleuchten. Tank abschließbar. Türarretierung wirksam. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz. 6 Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Schlecht: Keine Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Zusätzliches Vergrößern durch Vorklappen der verschieden breiten Rücksitzlehnenteile. Klappmechanismus praxisgerecht. Große Ladeöffnung. Praktisches Format. Sichtschutz. Auskleidung vollständig. Entriegelung der Hecktüre vom Innenraum aus.
Schlecht: Bei vorgeklappter Rücksitzlehne Gepäck ohne Halt. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Bequemes Ein- und Aussteigen, vorn viel Platz. Viele Ablagefächer.
Schlecht: Einstellrad der Vordersitzlehnen schlecht erreichbar und sehr schwergängig.

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkrad mit Instrumententräger höhenverstellbar. Schalthebel griffgerecht. Kraftaufwand an den Pedalen niedrig. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Wisch-/Waschhebel praxisgerecht. Wisch-/Wasch-Automatik. Hebel für Außenlicht in Lenkradnähe. Wichtige Funktionstasten gut erreichbar in Mittelkonsole. Gut ablesbare Instrumente.
Schlecht: Zündschloß links vom Lenkrad. Abstand zwischen den Pedalen gering. Lenkung beim Rangieren schwergängig. Außenlicht ohne Standlichtumschaltung. Schlechte Rücksicht wegen breiter Pfosten und hohem Heck. Rückspiegel flattern bei schneller Fahrt. Die Schnellverstellung für die Scheinwerfer ist schlecht erreichbar.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank an sicherer Stelle. Seitenblinker. Verbundglas-Frontscheibe.
Schlecht: Kantige Mittelkonsole. Fensterpfosten hart, vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe. Lenkrad mit offenen Metallspeichen. Sicherheitsgurte ungünstig im Hüftbereich.

Fahrverhalten

Gut: Eigenlenkverhalten leicht untersteuernd bis neutral. Gutmütige Fahreigenschaften mit sportlichem Handling. Keine unangenehmen Lastwechselreaktionen in der Kurve. Lenkung spricht ausreichend feinfühlig an. Frontantriebseinflüsse gering. Bremse wirkungsvoll und fein dosierbar.
Schlecht: In engen Kurven neigen Antriebsräder früh zum Durchdrehen. Lenkung gefühllos und wenig zielgenau. Lenkrad-Rückstellung in schnell gefahrenen Kurven gering.

Fahrkomfort

Gut: Abrollkomfort gut. In Kurven geringe Seitenneigung. Unaufdringliches Fahrgeräusch bei allen Geschwindigkeiten.
Schlecht: Auf schlechter Landstraße unangenehm stuckernde Karosserie. Sitzhaltung des Fahrers sehr aufrecht.

Heizung und Lüftung

Gut: Gute Beleuchtung der Bedienungshebel. Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Seitlich zusätzlich Frischluftdüsen.
Schlecht: Heizung und Lüftung nur grob regulierbar, denn das Gebläse hat nur zwei Stufen.

Wichtige Änderungen

7/83 Neue Modellreihe eingeführt: fünftürige Stummelhecklimousine mit großer Heckklappe, variablem Innenraum und Vierzylinder-Boxermotor mit 1,3 l und 1,5 l Hubraum.

3/85 Kombi („Giardinetta") auch mit 4x4-Antrieb.

9/86 1,7-l-Kat-Motor.

11/86 Modellreihe überarbeitet, 1,3-l- und 1,7-l-Motor.

11/90 Modellreihe überarbeitet.

6/91 1,4 i.e. mit 65 kW (89 PS); Kombilimousine Sport Wagon 16V.

9/91 Quadrifoglio 16V Permanent: Allradantrieb und ABS Serie.

Motorisierung

Die Motoren-Palette des Alfa 33 deckt einen Bereich von 1,3 l bis 1,7 l Hubraum ab. Gängigste Version war der 1,5 l mit 66 kW (90 PS). Inzwischen ist an seine Stelle der sehr zu empfehlende 1,7 i.e. mit 77 kW (105 PS) getreten. Er bietet genügend Durchzugskraft schon bei niedrigen Drehzahlen an.

Mit ebenfalls 1,7 l Hubraum tritt die sportliche Top-Version des 16-V-Kat-Motors mit 97 kW (132 PS) an. Sie ist für die typischen Alfa-Freunde gedacht, die gern einen Sportwagen im Limousinenkostüm fahren.

Basismotor für die jüngeren Modelle (ab Bj. 91) ist der 1,4 i.e. mit 65 kW (89 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Beim Kauf eines Alfa 33 der Jahrgänge 83–88 sollte man auf abnormale, laute **Motorgeräusche** achten. Hier könnte sich eventuell ein Motorschaden ankündigen. Darüber hinaus treten bei diesen Triebwerken öfter **Ölundichtigkeiten** auf. Fahren Sie möglichst auf eine Hebebühne oder Rampe, und versuchen Sie herauszufinden, woher eventuell ausgelaufenes Öl kommt.

Die **Zündanlagen** sind bei mehr als zwei Jahre alten Wagen sehr feuchtigkeitsempfindlich, was leicht zu unliebsamen Pannen führen kann. Ein Kontaktspray – das Sie in jeder Werkstatt oder Tankstelle bekommen – kann hier sehr nützlich sein.

Defekte **Kraftstoffpumpen** sind vor allem beim Baujahr 89 keine Seltenheit, dazu sollte man auf undichte Benzinleitungen achten.

Die **Auspuffanlagen** der Modelljahre 83–84 waren öfter am Ende ihrer Leistungsfähigkeit. Schauen Sie auf durchgebrannte oder poröse Stellen an **Auspuffrohren** und **Schalldämpfern**.

Die **Handbremsen** (83–85) hatten hin und wieder eine ungleiche Bremswirkung. Bei der Probefahrt darauf achten.

Die **Stoßdämpfer** waren manchmal undicht, und es trat Öl aus. Hier ist ein Wechsel dringend fällig! Auch die **Schaltgetriebe** des Alfa 33 verloren gelegentlich Öl. Suchen Sie nach undichten Stellen, manchmal ist es nur eine schadhafte **Dichtung**.

Lassen sich bei der Probefahrt verdächtige Getriebegeräusche feststellen: Werkstatt zu Rate ziehen.

Ein Kapitel für sich: der Rost. Alfa Romeo hatte über Jahre hinweg große Mühe, dieses Problem in den Griff zu bekommen. Das führte dazu, daß bereits vier Jahre alte Fahrzeuge des Alfa 33 stark angerostet waren. **Kotflügel, Türholme, Scharniere, Hauben** und sogar **Radaufhängungen** und **Achsbefestigungen** waren davon betroffen. Stark befallene Stellen gründlich untersuchen, Fachmann zu Rate ziehen!

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Stoßfänger flexibel und großflächig. Äußere Türgriffe verschmutzungssicher. Tank abschließbar. Leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Reserverad mit Gepäck zugänglich.



Vom ADAC im April 89 getestet: Alfa 75 Twin Spark 2,0. Der Alfa 75 wird ausschließlich als viertürige Limousine angeboten. Die elegante Stufenheck-Karosserie ist noch mit den alten Alfa-Tugenden ausgestattet: Motor vorn, Getriebe an der Hinterachse, Heckantrieb

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Beleuchtung und vollständige Auskleidung mit Teppich.
Schlecht: Beladen wird durch hohe Bordwand und schmale Öffnung erschwert. Keine Befestigung bzw. keine Mulden für Kleingepäck. Fernentriegelung für Kofferraumdeckel nicht abschließbar. Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Ein- und Aussteigen vorn und hinten bequem.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Handschuhfach klein, ohne Licht und Schloß.

Bedienung und Sicht

Gut: Helle Innenleuchten; separate Leseleuchte im Fond. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad. Servolenkung. Vorderfenster elektrisch zu betätigen. Größtenteils funktionelle und leichte Handhabung aller Bedienungselemente. Kontrollsystem mit Warnleuchte für viele Funktionen. Halogen-Scheinwerfer mit Wisch-/Wasch-Anlage.
Schlecht: Radio schlecht erreichbar und nicht im Blickbereich. Nach hinten schlechte Sicht (breite Pfosten und hohes Heck).

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront, teilversenkte Scheibenwischer und plane Türgriffe mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchte. Sicherheitspolsterung über der Frontscheibe. Großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibenoberkante.
Schlecht: Kopfstützen nur für Personen bis etwa 1,75 m einstellbar. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Sportlich sichere Kurvenlage (hohe Querbeschleunigung). Durch Servolenkung sehr wendig. Exakte, gut den Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung; Rückstellung gleichmäßig und nicht zu stark. Bremse wirksam, feines Dosieren möglich. Mit ABS (Aufpreis) auch bei Vollbremsung Lenken möglich.
Schlecht: Auf unebener Straße unruhige Geradeausfahrt. Auf schlechter Straße schüttelndes Lenkrad.

Fahrkomfort

Gut: Sportlich straff abgestimmtes Fahrwerk. Keine Seitenneigung in Kurven. Vordersitze ausgewogen straff gefedert. Ruhestütze für linkes Bein. Motorgeräusch auch bei schneller Fahrt unaufdringlich.
Schlecht: Auf unebener Landstraße unkultivierte Federung (Stuckern); kurze Fahrbahnunebenheiten deutlich spürbar. Fahrersitz bietet bei größeren Personen zu wenig Schenkelauflage. Sitze vorn und hinten zu flach.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende, kräftige Heizung. Temperatur fein einstellbar. Luftverteilung individuell regulierbar; viele Düsen. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Luftmenge fein regulierbar. Kräftiges Dreistufen-Gebläse. Windabweiser für zugfreies Öffnen der Fenster. Innenluftzirkulation möglich.

Wichtige Änderungen

9/85 Neue Modellreihe – viertürige Limousine mit Vierzylinder-Reihenmotor (1,6-, 1,8-, und 2,0 l) und Heckantrieb (Transaxle).

2/86 2,5-l-V6-Motor.

4/87 3,0-l-V6-Motor und 2,0-l-Twin-Spark-Motor mit geregeltem Kat.

9/88 1,8-l-Turbo-America mit Kat und 110 kW (150 PS).

9/89 1,8 i.e. und 1,8 i.e. Kat mit 88 kW (120 PS).

3/92 Baureihe eingestellt.

Motorisierung

Wer einen Alfa 75 kaufen will, muß sich beim Motor zwischen vier Zylindern in Reihe oder V6 entscheiden. Bei den Vierzylindern stehen der 2-l-Twin-Spark mit 107 kW (145 PS) und seit 90 auch ein 1,8 i.e. mit 88 kW (120 PS) zur Wahl. Die V6-Palette ist nicht sonderlich übersichtlich. Je nach Baujahr trifft man auf 2,5 l und 110 kW (150 PS), 3 l und 136 kW (185 PS) oder gar auf den exotisch bezeichneten 3,0 V6 QV, der satte 141 kW (192 PS) unter der Haube hat. Der 2,5 l ist ein Vorbild an Laufkultur und Durchzugskraft und liegt versicherungstechnisch günstig an einer Tarifgrenze.

Häufigste Mängel und Pannen

Vor dem Kauf eines gebrauchten Alfa 75 darf der Blick unter das Fahrzeug nicht unterbleiben. Sowohl **Motor** als auch **Getriebe** sind häufig undicht, was an entsprechenden Ölspuren zu erkennen ist. Bei dieser Gelegenheit empfiehlt es sich auch, die **Seitenholme** der Karosserie und andere **Blechteile** der **Bodengruppe** kritisch unter die Lupe zu nehmen. Gerade ältere Alfas sind bekanntlich keine Musterbeispiele für guten Langzeit-Korrosionsschutz.

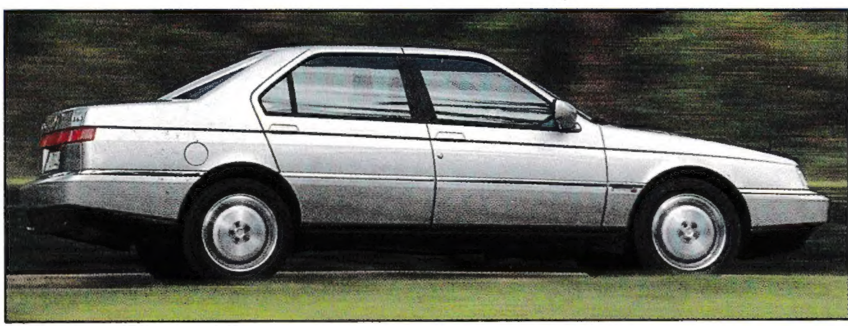
Den Motor läßt man am besten von einem Alfa-Spezialisten untersuchen. Das Alfa-typische Motorgeräusch läßt manchmal einen Defekt vermuten, ohne daß sich dieser Verdacht bestätigt. Andererseits verstärken lose gewordene und undichte **Auspuffkrümmer** den „sportlichen" Sound, ohne als Fehler erkannt zu werden. Untersuchen Sie in diesem Zusammenhang auf jeden Fall den Krümmer im Bereich der Dichtung zum Motor hin, ob Schmauchspuren von auf Abwege geratenen Abgasen vorhanden sind.

Die **Kupplung** verschleißt leider zu schnell. Machen Sie den Anfahrtest mit angezogener Handbremse. Stirbt der Motor nicht ab, muß die Kupplungsscheibe gewechselt werden.

Im Bereich der **Zündelektrik** fallen defekte und ausgebrochene Zündkerzen sowie lose Kontaktstecker auf. Es lohnt sich, zu checken, ob die Kabelstecker fest sitzen und der Motor ohne Aussetzer rund durchläuft.

Wenn die elektrische **Benzinpumpe** ausfällt, liefert häufig das Relais die Ursache dafür. Da es gegen diesen Defekt keine Präventivmaßnahme gibt, kann man sich vor bösen Überraschungen am besten schützen, indem man ein entsprechendes Ersatzrelais an Bord hat. Gegen eine versagende **Benzineinspritzung** läßt sich dagegen unterwegs kaum etwas unternehmen.

Ein Fachmann kann Sie auch beraten, ob die manchmal zu lockeren **Radlager** neu eingestellt werden müssen.



Vom ADAC im August 91 getestet: Alfa 164 3,0 V6. Der große Alfa kombiniert Stilelemente, die Sportlichkeit und Luxus signalisieren. Die Reiselimousine mit dem markanten Gesicht hat Frontantrieb

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für verringerten Luftwiderstand. Gute Verarbeitung, Voll verzinkte Rohkarosserie. Sehr großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Seitliche, besonders breite Schutzflächen. Zentrale Türverriegelung mit Mehrstellenbedienung. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Verbandkasten schnell zugänglich im Innenraum befestigt. Serienmäßig Heckscheibenantenne.
Schlecht: Sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung nur auf wenige Karosserieteile und bei jährlicher kostenpflichtiger Servicekontrolle. Zusatzscheinwerfer im Stoßfänger bruchgefährdet. Unlogische Drehrichtung des Türschlosses bei Auf- und Absperren. Kein Halter für das Warndreieck. Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Sehr großes Volumen. Serienmäßig Durchladeluke mit Skisack. Gut nutzbares Format; glatte Flächen. Beleuchtung mit Öffnen der Kofferraumklappe. Zentralverriegelungsunabhängige Absperrmöglichkeit.
Schlecht: Mit fünf Personen wegen geringer Zuladung kaum Gepäck erlaubt. Hohe Ladekante und schwache Aufhaltefeder der Kofferraumklappe. Skisackklappe muß beim Beladen ständig von Hand hochgehalten werden. Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Vorn großzügiges Platzgefühl durch große Innenbreite. Fahrersitz für Personen bis etwa 1,85 m Größe einstellbar. Bequemes Ein- und Aussteigen. Geschmackvoll gestalteter, eleganter Innenraum. Handschuhfach beleuchtet und absperrbar: mehrere, verschieden große Ablagen.
Schlecht: Verwechselbare Schalter der elektrischen Sitzeinstellung: Fahrersitz in der tiefsten Position übertrieben hoch und nicht neigungseinstellbar. Rücksitzgurte nur beidhändig anzulegen.

Bedienung und Sicht

Gut: Übersichtliches Armaturenbrett, wichtige Funktionen in Lenksäulenhebeln gut erreichbar. Servolenkung; gut ablesbare Instrumente. Griffiges, längs- und höheneinstellbares Lenkrad. Beheizte, elektrisch einstellbare Außenspiegel. Vorn und hinten elektrische Fensterbetätigung. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen; darüber hinaus Check-System u. a. für Bremsbeläge, Bremsflüssigkeit, Außenbeleuchtung, Türen und Motor. Helle Innenraum- und Fußraumbeleuchtung; Leselampe an allen Sitzplätzen. Serienmäßige Nebelscheinwerfer.
Schlecht: Innere Türöffner schlecht zu finden. Schaltung manchmal hakend und zäh. Fensterbetätigung nur mit Zündung. Größe des Wischerfeldes geschwindigkeitsabhängig; kein Antippwischen. In der Mittelkonsole untergebrachte Schalter unübersichtlich und leicht zu verwechseln.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront, versenkte Wischer und Türgriffe reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitliche Blinkleuchten. Türrückstrahler. Umschäumtes Lenkrad mit Prallfläche. Glattflächige, größtenteils abgepolsterte Innenraumkonturen. Anordnung der Vordersitzgurte einwandfrei (Schloß günstig am Sitz befestigt, Umlenkbeschlag höheneinstellbar).
Schlecht: Eingeschaltete Nebelrückleuchten von nachfolgenden Fahrzeugen leicht mit dem Bremslicht zu verwechseln. Kopfstützen vorn nur für Personen bis etwa 1,70 m Größe; Rücksitz-Kopfstützen nur für Kinder ausreichend. Türen-Kindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Fahrverhalten

Gut: Handliches Fahrzeug. Beim Gaswegnehmen in schnellen Kurven nur leichte, mit Lenkung und Gaspedal problemlos korrigierbare Lastwechselreaktionen. Guter Kontakt zwischen Lenkrad und Fahrbahn. Antiblockiersystem (ABS) sorgt für beibehaltene Lenkbarkeit bei Notbremsung.
Schlecht: Unter Last schnell durchdrehende Antriebsräder. Lenkung stoßempfindlich und nicht frei von Frontantriebseinflüssen. Etwas zu zögernd ansprechende Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Gutes Abfedern großer und mittelgroßer Fahrbahnunebenheiten. Bequeme, körpergerechte, ausgewogen straff gefederte Sitze. Vordersitze mit variabler Kreuzstütze. Angenehm dezentes, aber trotzdem sportliches Motorgeräusch.
Schlecht: Bei kurzen Fahrbahnunebenheiten stuckernde Karosserie. Ledersitzbezüge wenig atmungsaktiv.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung. Thermostatische Regelung der Temperatur. Serienmäßig beheizbare Vordersitze. Großflächige Luftaustrittsgitter im Armaturenbrett. Colorscheiben und Sonnenschutzrollos am Heckfenster zur Verringerung der Sonneneinstrahlung.
Schlecht: Unübersichtliche Bedienung, Funktion zudem schlecht verständlich. Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet.

Wichtige Änderungen

11/88 Vorstellung der viertürigen Frontantriebs-Stufenhecklimousine mit 2-l-Vierzylinder-Motor, Doppelzündung (Twin-Spark) und 105 kW (143 PS) sowie 3-l-V6-Motor und 135 kW (184 PS). Bei V6 wahlweise Fünfgang-Schalt- oder Viergang-Automatikgetriebe.

7/90 V6-Quadrifoglio Verde mit aufgemotzter Karosserie und auf 147 kW (200 PS) erhöhter Motorleistung des Sechszylinders.

9/91 2-l-V6-Turbomotor mit 150 kW (204 PS).

11/92 Modelle „Super" und „Quadrifoglio Verde" mit 4-Ventil V6-Motor.

Motorisierung

Der „kleinste" Motor im Alfa 164, der 2-l-Vierzylinder Twin-Spark mit Doppelzündung, macht bereits sehr viel Freude: Er bringt gute Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch.

Der Motor schlechthin ist allerdings der 3-l-V6 mit hohem Geräuschkomfort, Alfa-typischem Sound und sattem Drehmoment selbst bei niedrigen Drehzahlen. In der Grundversion leistet er 135 kW (185 PS).

Der 164 QV schreckt viele Alfa-Freunde wegen seiner auffälligen Karosserie-Modifikationen ab. Sein 3-l-V6 leistet lautstarke 147 kW (200 PS).

Nur kurz angeboten und deshalb sehr selten: der 2-l-V6 Turbo mit 150 kW (204 PS). Mit dem Baujahr 93 hält auch bei Alfas 6-Zylindern die 4-Ventil-Technik Einzug: Die Modelle Super und QV leisten 155 kW (210 PS) bzw. 171 kW (232 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Der Motor des Alfa 164 ist in jedem Fall auf **Undichtigkeit der Kühlanlage** zu untersuchen. Sie und gerissene **Keilriemen** sind häufig Ursache für Motorüberhitzungen. Älteren Modellen sind auch **Zahnriemenrisse** nicht fremd.

Defekte elektrische **Benzinpumpen** sind auf einer Probefahrt nicht auszumachen – es sei denn, der Motor bleibt bei dieser Gelegenheit stehen.

Störfaktoren: In der **Elektrik**: **Batterien**, **Zündelektronik** und die nervenden **Fehlanzeigen der Kontrolleuchten** (meistens Ölkontrolle!).

An der Vorderachse nutzen sich **Reifen**, **Bremsbeläge** sowie **-scheiben** sehr stark ab. Und die **Karosserie** macht wegen manchmal schlampiger Verarbeitung häufig Geräusche oder entledigt sich mancher Verkleidungsteile.



Der ADAC testete die viertürige Audi-80-Limousine im August 1985. Autos dieser Modellreihe konnten auch zweitürig und als Coupé gekauft werden

Karosserie

Gut: Seitlich breite Schutzleisten. Frontblinker außerhalb des stoßgefährdeten Bereichs. Tank abschließbar. Verstaumöglichkeit für den Verbandkasten im Handschuhfach. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; 6 Jahre Garantie gegen Durchrosten; 3 Jahre Lackgarantie. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Warndreieck nicht zu befestigen. Notreserverad nur für kurze Strecken geeignet.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Zugänglichkeit sehr gut (tiefe Ladekante, große Öffnung).
Schlecht: Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung.

Innenraum

Gut: Gegen Aufpreis Sitzeinstellung für Fahrergröße bis 1,85 m. Viel Platz und bequemes Ein- und Aussteigen (sehr weit öffnende Türen), Verstellen der Sitze praktisch und mit wenig Kraftaufwand.

Bedienung und Sicht

Gut: Griffiges, gut angeordnetes Lenkrad. Schaltung sehr leichtgängig und exakt. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Wisch-/Waschhebel praxisgerecht; Wisch-/Wasch-Automatik. Außenlicht mit automatischer Standlichtumschaltung. Bedienelemente gut erreichbar und funktionell. Bei vergessenem Licht- und Radioabschalten Warnton. Wischer auch bei schneller Fahrt und starkem Regen wirksam.
Schlecht: Innenleuchte ohne Kontaktschaltung der Hintertüren. Aschenbecher unübersichtlich tief. Keine Kontrolleuchte für Handbremse. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Kunststofftank an sicherer Stelle. Blinkleuchten von der Seite gut sichtbar. Armaturenbrett glattflächig und gepolstert. Kniebereich der Vornsitzenden entschärft. Lenkrad umschäumt und mit sehr großer Prallfläche. Sicherheitsgurte vorn einwandfrei (Schloß am Sitz). Kopfstützenhöhe vorn für Personengröße bis ca. 1,85 m.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden kann zu Verletzungen führen. Sicherheitsgurte hinten ungünstig im Hüftbereich.

Fahrverhalten

Gut: Guter Geradeauslauf. Hohe Fahrstabilität in Kurven; minimale, gut korrigierbare Lastwechselreaktionen. Zufriedenstellende Handlichkeit. Spurtreue auch auf unebener Fahrbahn.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Hohes Schluckvermögen und feinfühliges Ansprechen. Nick- und Wankneigung gering. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte, ausgewogen straff gefederte Sitze auch für die Fondpassagiere. Unaufdringliches Fahrgeräusch bei allen Geschwindigkeiten.

Heizung und Lüftung

Gut: Skalenbeleuchtung erleichtert Bedienbarkeit bei Dunkelheit. Schnell ansprechende, wirksame und fein dosierbare Heizung. Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar. Schnelles Entfrosten der Scheiben. Zusätzlich Frischluftdüsen.

Wichtige Änderungen

9/78 Neue Modellreihe eingeführt. Start zunächst mit Benzinmotoren von 40 bis 81 kW.

9/80 Dieselmotoren mit 40 kW eingeführt. Für alle Modelle Schaltanzeige. Transistorzündung für Benzinmotoren. Auf Wunsch 5-Gang-Getriebe und Servolenkung. Neu: das Coupé.

9/81 Alle Modelle mit Verbundglas-Frontscheibe, H4-Hauptscheinwerfer. 5-Zylinder-Otto-Motor mit 51 kW zusätzlich.

1/83 Neuer 66-kW-Ottomotor. Allrad-Version (quattro) mit 100-kW-Motor und später auch 85-kW-Motor.

7/84 Geänderte Modellreihe: Kühlergrill schräg gestellt. Kofferraumklappe bis zur Stoßstange. Beim Audi 80 nur noch 4-Zylinder-Motoren.

8/84 Erster Kat-Motor mit 66 kW.

10/84 Modellreihe Audi 90 mit 5-Zylinder-Motoren mit 85 kW und 100 kW sowie luxuriöser Ausstattung eingeführt.

2/86 Turbo-Diesel-Motor beim Audi 90.

8/86 Modellwechsel.

Motorisierung

Das meistverkaufte Auto der Audi-80-Baureihe war die 1,6-l-Version mit 55 kW (75 PS), die mit ihrem kräftigen Motor fast allen Ansprüchen gerecht wird. Er nimmt das Gas gut an und hat selbst im 5. Gang noch genügend Durchzugsvermögen und insgesamt gute Fahrleistungen. Der Verbrauch des laufruhigen Motors ist günstig und ermöglicht mit dem großen Tank stattliche Reichweiten. Für Fahrer mit Sportappeal gibt es den GTE/GLE mit 81 kW (110 PS), für Komfortfreunde den (auch besser ausgestatteten) 90er mit 5 Zylindern und 85 kW (115 PS) und für die Sparfüchse den Diesel mit 40 kW (54 PS) und den Turbodiesel mit 51 kW (70 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Kapitale **Motorschäden** oder durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** (81–86) waren in der Regel die Folge von undichten Wasserschläuchen oder defekten Thermoschaltern. Achten Sie darauf, ob die Wasserschläuche besonders an den Anschlußstücken tropfen oder insgesamt porös sind.

Speziell beim Baujahr 85 ist es sinnvoll, zusätzlich die **Wasserpumpe** in Augenschein zu nehmen, weil die ebenfalls gern undicht wurde. Die einwandfreie Funktion des **Thermoschalters** kann man prüfen, wenn man den Motor warm fährt und dann im Stand weiterlaufen läßt. Schon nach wenigen Minuten muß dann der Kühlerlüfter anlaufen.

Probleme mit den **Vergasern** gingen meist auf das Konto leicht verschmutzender Schwimmernadelventile. Außerdem litt die Funktion der mechanischen **Kraftstoffpumpen** der 5-Zylinder (81–85) an einer erschlaffenden Gummimembran, die elektrischen Pumpen der 4-Zylinder mit Einspritzung standen still (86–86), wenn das **Steuer-Relais** den Geist aufgab. Leider lassen sich derartige Defekte beim Check eines Gebrauchtwagens kaum aufspüren.

Da die **Auspuffanlage** schon bei recht jungen Audi 80 (81–85) verrostete, sollten Sie unbedingt einen Blick unter das Auto werfen. Wenn die Rostkruste schon abblättert oder die Gase gar aus kleinen Löchern pfeifen, steht eine baldige Reparatur an.

Ihre Kontrolle unter dem Auto sollten Sie gleich auf **Motor** und **Getriebe** ausdehnen. Nicht selten (81–85) waren diese beiden Aggregate nicht dicht und ließen Öl ins Freie tropfen. Ein einzelnes Tröpfchen ist noch kein Alarmzeichen, aber ölverschmierte Motor- und Getriebeunterseiten sind für diesen Mangel ein deutliches, alarmierendes Indiz.

Wenn sich auf einem Prüfstand herausstellt, daß die **Handbremse** ungleich zieht (81–86), ist in der Regel gleich der Austausch der hinteren Bremsbacken fällig.

Stellen Sie dagegen durch Wackeln an den Hinterrädern zu großes Spiel der **Radlager** fest (81–85), genügt meistens eine preiswerte Nachstellung durch eine Werkstatt.

Achten Sie beim Rost (81–83) auf **Türen**, **Hauben** und **Kotflügel**.

Karosserie

Gut: Nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestylte Karosserie. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Seitenschutz. Tank abschließbar. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Vollverzinkte Verarbeitung.
Schlecht: Warndreieck und Verbandkasten nicht rutschfest zu befestigen.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat befriedigendes Kofferraumvolumen. (Gegen Aufpreis Skisack.) Niedrige Ladekante, keine störenden Scharniere der Klappe.
Schlecht: Keine Durchlademöglichkeit zum Innenraum. Unpraktisches Format. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung. Zum Schließen fehlt ein Griff.

Innenraum

Gut: Gegen Aufpreis Sitzeinstellung für Fahrer bis ca. 2,05 m. Im Fond Kopffreiheit für Personen bis ca. 1,80 m. Vorn viel Platz und bequemes Ein- und Aussteigen. Leichtes Einstellen der Sitze. Abschließbares, ausreichend großes Handschuhfach; zusätzlich Ablagefächer.
Schlecht: Hinten beengtes Platzgefühl (Kopf des Passagiers zu dicht am Pfosten).

Bedienung und Sicht

Gut: Außenrückspiegel von innen einstellbar. Funktionsgerechte Bedienung aller Schalter und Hebel. Übersichtliche Kontrolleuchten für viele Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Warnsignal. Gute Rundumsicht.
Schlecht: Hinten schlechte Übersicht. Servolenkung und rechter Außenspiegel nur gegen Aufpreis. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite vorhanden.

Vom ADAC im Dezember 87 getestet: Der Audi 80 1,8 S Kat. Die viertürige Mittelklasselimousine ist auch als zweitüriges Coupé und als Kombi erhältlich. Alle Versionen gibt es wahlweise mit Allradantrieb

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und kaum vorstehende Scheibenwischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchte. Audi-Sicherheitssystem (Procon-ten) gegen Aufpreis. Sicherheitsgerechte Gestaltung des Innenraums. Vorn Gurtschloß am Sitz. Umlenkbeschlag höhenverstellbar. Rahmenkopfstütze (Aufpreis) für Personen bis etwa 1,95 m.
Schlecht: Gurtgeometrie im Fond ungünstig.

Fahrverhalten

Gut: Handliches Fahrzeug mit gutmütigen Fahreigenschaften. Guter Geradeauslauf. Fahrstabilität in Kurven; kaum Lastwechselreaktionen. Mit Servolenkung gute Handlichkeit. Spurstabilität auf unebener Fahrbahn. Gute Traktion der Antriebsräder auf rutschigem Untergrund. Servolenkung sehr exakt und feinfühlig. Rückstellung gleichmäßig und nicht zu stark. Wirksame und immer spontan ansprechende Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung – hohes Schluckvermögen und feinfühliges Ansprechen. Körpergerechte, bequeme Vordersitze; angenehmer Stoffbezug. Mit Höhenverstellung (Aufpreis) gute Fahrersitzposition. Geräuschniveau bei jeder Geschwindigkeit niedrig.
Schlecht: Sehr aufrechtes Sitzen im Fond (steile Lehne). Fahrer hat keine Abstützmöglichkeit für linkes Bein.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende kräftige Heizung. Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar; großflächige Ausströmer im Armaturenbrett. Schnelles Entfrosten der Scheiben. Kräftiges Vierstufen-Gebläse.
Schlecht: Sonnenaufheizung durch stark geneigte Scheiben. Keine Innenzirkulation oder Schnellabschaltung der Luft.

Wichtige Änderungen

8/86 Neue Modellreihe mit 1,6-, 1,8- und 1,9-l-Motoren mit und ohne Kat und 1,6-l-Diesel. Quattro-Ausführung (Allradantrieb).

2/87 Alle Modelle schadstoffarm nach Euro- oder US-Norm.

5/87 Audi 90 und 90 quattro mit Fünfzylinder-Motor und geregeltem Kat.

8/87 ABS serienmäßig bei allen quattros.

11/88 Coupés vorgestellt.

3/91 Cabrio vorgestellt.

9/91 Modellüberarbeitung. Umklappbare Rückbank. Ottomotoren von 2,0 bis 2,8 l. 1,9-l-Diesel mit Direkteinspritzung. Audi 90 eingestellt.

6/92 Neu: 2,6-l-V6-Motor mit 110 kW und 5türiger Kombi „Avant".

1/92 Neues S2-Coupé.

2/93 S2 Avant.

8/93 Fahrer-Airbag Serie.

Motorisierung

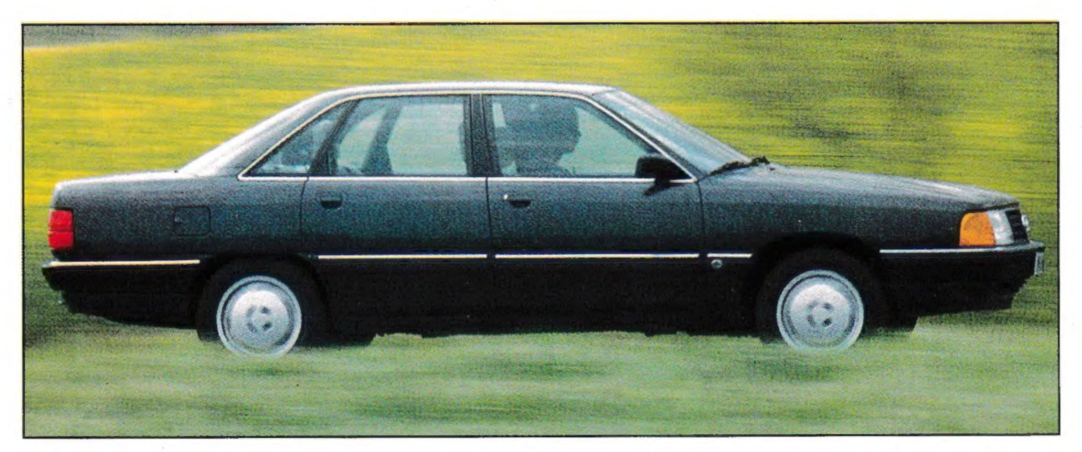
Bereits die Basismotorisierung mit 51 kW (70 PS) sorgt für befriedigende Fahrleistungen. Ein guter Allround-Motor: Der 1,8 S mit 66 kW (90 PS). Wer gern flott und sparsam fährt, ist mit dem Zweiliter-Einspritz-Triebwerk (83 kW/113 PS) bestens bedient. Sehr leistungsstark: Der Fünfzylinder mit Vierventil-Technik (125 kW/170 PS) und die neuen Sechszylinder mit 2,5 l (110 kW/150 PS) bzw. 2,8 l (128 kW/174 PS). Für Vielfahrer interessant: Die Diesel bzw. Turbodiesel und der supersparsame TDI.

Häufigste Mängel und Pannen

Prüft man den Motor eines gebrauchten Audi 80/90, sollte ein intensiver Blick dem **Kühlsystem** gewidmet werden. Hängende **Thermoschalter** und defekte **Lüftermotoren** können den Motor zum Überhitzen bringen. Die **Wasserpumpe** des Jahrgangs 86 zeigte öfter Undichtigkeiten oder fiel durch gerissene **Keilriemen** auf. Ein zu niedriger Stand der Kühlflüssigkeit kann Hinweis auf Undichtigkeiten im **Kühlsystem** sein. Deswegen ist bei der Probefahrt auf die Wassertemperaturanzeige zu achten. Die Jahrgänge 86/87 fielen gelegentlich durch undichte **Kupplungszylinder** (macht sich evtl. durch langen Leerweg am Pedal bemerkbar) und durch undichte **Auspuffanlagen**, defekte **Kraftstoffpumpen** und deren Relais auf.

Relativ häufig läßt sich bei der 80/90er Baureihe eine ungleichmäßige Wirkung der **Handbremse** feststellen. Dies sieht der TÜV aus Sicherheitsgründen nicht gern. Der Besuch eines Bremsenprüfstandes bringt hier Klarheit. Durch Kondenswasser korrodierte **Scheinwerfer** beeinträchtigen die Lichtausbeute – ein geschickter Bastler kann sie selbst auswechseln.

Angst vor **Rostschäden** muß man beim Kauf eines Audi 80/90 in den seltensten Fällen haben. Die vollverzinkte Karosserie und eine hohe Fertigungsqualität machen das kleine Audi-Modell sehr wertbeständig und haltbar. Lediglich zu viele Steinschläge im **Decklack** könnten den Glanz trüben. Bei den jüngeren Modellen (Bj. 90) gab es häufiger Probleme mit der **Zündanlage** (KE III-Jetronic). Im Baujahr 91 fielen vor allem **Getriebedefekte** und gerissene **Zahnriemen** auf. Beide Schwachpunkte wurden allerdings noch im laufenden Baujahr behoben.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: der viertürige Audi 100 CC in der Grundversion mit Stufenheck. Für Leute mit noch mehr Platzbedarf gibt es den Avant mit großer Heckklappe. Beide gibt es auch als quattro mit Allradantrieb

Karosserie

Gut: Nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestylte Karosserie. Stoßfänger großflächig, Seitenschutz. Tank abschließbar. Weit öffnende, gut schließende Türen. Besonders guter Korrosionsschutz (verzinkte Rohkarosserie). Gute Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Zugänglichkeit sehr gut (tiefe Ladekante, große Öffnung). Auskleidung. Seitliche Ablagemulden. Beleuchtung mit Öffnen der Kofferraumklappe.
Schlecht: Stufe im Kofferraumboden störend.

Innenraum

Gut: Gegen Aufpreis Sitzeinstellung für Fahrer bis ca. 1,95 m. Außergewöhnlich geräumige Karosserie mit bequemem Ein- und Aussteigen. Handschuhfach beleuchtet und abschließbar. Praktische Ablagen.
Schlecht: Aufpreis für Fahrersitz-Höhenverstellung.

Bedienung und Sicht

Gut: Außenrückspiegel von innen einstellbar. Übersichtliches Armaturenbrett; funktionelle, gut angeordnete Hebel und Schalter. Schalter mit Auffindbeleuchtung. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Warnsignal. Großes Sichtfeld; Rahmenkopfstützen für gute Rücksicht.
Schlecht: Servolenkung nicht serienmäßig.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und versenkte Wischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchte. Entschärfte und gepolsterte Konturen im Innenraum. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert. Kopfstützen vorn und hinten für Personen bis ca. 1,90 m.

Fahrverhalten

Gut: Ausgezeichneter Geradeauslauf. Sehr gute Kurvenstabilität; Lastwechsel gering. Mit Servolenkung (Aufpreis) gute Handlichkeit. Spurstabilität auf unebener Fahrbahn. Lenkung sehr exakt und feinfühlig; Rückstellung gleichmäßig und nicht zu stark. Wirksame, spontan ansprechende Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Fahrwerksabstimmung; alle Unebenheiten werden auch auf schlechter Straße sehr gut geschluckt. Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße (geringe Seitenneigung, kaum Nicken). Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Alle vier Sitze sind körpergerecht und ausgewogen straff gefedert. Auch bei schneller Fahrt stören kaum Windgeräusche, und der Motor läuft auch bei hohen Drehzahlen angenehm leise.

Heizung und Lüftung

Gut: Wirksame, gut dosierbare Heizung. Großflächige Austrittsöffnungen für Kalt- und Warmluft. Fußraumausströmer im Fond. Schnelles Entfrosten der Scheiben. Luftmenge mit Gebläseregler regulierbar. Auch bei voller Gebläseleistung kaum Zugerscheinungen.
Schlecht: Im Sommer starke Aufheizung des Innenraums – Belüftung nicht ausreichend.

Wichtige Änderungen

9/82 Neue Modellreihe: Stufenheck-Limousine mit Vier- und Fünfzylinder-Ottomotoren und Fünfzylinder-Turbo-Ottomotoren (Audi 200) bzw. Fünfzylinder-Dieselmotoren.

7/83 Avant-Modell mit Heckklappe.

7/84 Katalysator-Motoren erhältlich.

11/84 Quattro-Modelle.

8/85 Vollverzinkte Karosserie für alle Modelle.

3/86 2-l-Turbodiesel mit 74 kW/100 PS.

1/88 Modellreihe überarbeitet.

7/89 Alle Ottomotoren mit geregeltem Kat.

12/90 Neue (Stufenheck-) Modellreihe.

Motorisierung

Die Vielfalt der in der Audi-100/200er-Reihe angebotenen Motoren ist beträchtlich. Der Kunde kann wählen zwischen Vierzylinder und Fünfzylinder, Saug- und Turboversion und zwischen Benziner und Diesel. Als harmonische Grundmotorisierung erwies sich der Vierzylinder-Benziner mit 66 kW (90 PS), wie fast alle Versionen auch mit Kat erhältlich. Er bietet befriedigende Beschleunigung und relativ hohe Spitzengeschwindigkeit. Für eilige Vielfahrer empfiehlt sich der Fünfzylinder-Motor mit 100 kW (136 PS), der den 100er bzw. 200er zu einer schnellen Reiselimousine (Spitze 200 km/h) macht.

Häufigste Mängel und Pannen

Mit dem typischen Problem der meisten Gebrauchtwagen, dem Rost, wird sich der Käufer eines gebrauchten Audi 100 oder 200 der Jahrgänge 82–88 nur ganz selten herumschlagen müssen. Audi hat bei der Rostvorsorge so gute Arbeit geleistet, daß der Kaufinteressent praktisch nur auf Lackschäden, bedingt durch Steinschlag oder ähnliches, achten muß. Viel mehr Aufmerksamkeit muß er da dem **Motor** und hier besonders dem **Kühlsystem** und der thermischen Gesundheit schenken. Hier liegt der gravierendste Schwachpunkt dieser Modellreihe. Undichte **Wasserpumpen**, defekte **Thermoschalter**, gerissene **Keilriemen** und kaputte **Wasserschläuche** sorgten vielfach für Überhitzung und in der Folge für defekte **Zylinderkopfdichtungen** oder schwerere **Motorschäden**. Bei der Probefahrt auf die Wassertemperatur achten und vor dem Kauf den Stand der Kühlflüssigkeit und den Zustand der Wasserschläuche kontrollieren!

Bei den Jahrgängen 82–86 kann es durch abgebrochene oder durchgerostete Stehbolzen zu Undichtigkeit am **Auspuffkrümmer** kommen. Ölundichtigkeiten waren meist auf eine mangelhafte **Ventildeckeldichtung** zurückzuführen. Kein großes Problem, das mittlerweile auch durch neue Ventildeckeldichtungen behoben sein sollte.

Am Fahrwerk sollte man bei den Jahrgängen 82–84 auf die Gummimanschetten der **Antriebswellen** achten. Wenn dort Fett austritt, sind sie beschädigt und müssen umgehend gewechselt werden; da sonst Folgeschäden am **Gelenk** zu erwarten sind. Vor dem Kauf sollten bei Modellen der Jahre 82–87 möglichst die hinteren **Radlager** auf Spiel kontrolliert werden – ist es zu groß, wäre die Reparatur ein Fall für die Werkstatt.

Ein Fall für die eigenen Ohren dagegen ist die **Kraftstoffpumpe:** Macht sie bei der Probefahrt Geräusche, ist bald ein Defekt zu erwarten.

Interessenten der Jahrgänge 82–86 sollten sich zuletzt noch die **Scheinwerferreflektoren** auf Kondenswasser und Korrosion hin ansehen.



Vom ADAC im August '91 getestet: Audi 100 2,0 E. Die geräumige Reiselimousine konkurriert in der oberen Mittelklasse mit Mercedes und BMW

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für verringerten Luftwiderstand. Sehr gute Verarbeitung. Besonders guter Korrosionsschutz – voll verzinkte Rohkarosserie. Zehn Jahre Garantie gegen Durchrostung und drei Jahre Lackgarantie. Seitlich kräftige Stoßschutzleisten. Türschweller vor Spritzwasser geschützt. Öffnen und Schließen der Türen mit geringem Kraftaufwand.
Schlecht: Aufpreispflichtige Nebelscheinwerfer bruchgefährdet im Stoßfänger. Keine Halterung für Verbandkasten und Warndreieck. Bordwerkzeug (Umfang spärlich) und Reserverad bei Beladung nur schwer zugänglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großes Volumen. Gut nutzbares Format: glatte Flächen. Auch mit fünf Personen noch ausreichend Zuladung erlaubt.
Schlecht: Nur kleine Ablagen und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Spärliche Beleuchtung. Kofferraumklappe ohne verschmutzungsgeschützten Griff.

Innenraum

Gut: Sehr geräumige Karosserie, viel Platz auf allen Sitzen: Höheneinstellbarer Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m Größe; vorn bequemes Ein- und Aussteigen. Alle Gurte einfach anzulegen. Solide wirkendes Interieur; hochwertige Materialien. Handschuhfach absperrbar. Große praktische Türfächer.
Schlecht: Handschuhfachbeleuchtung nur bei eingeschaltetem Außenlicht.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle, leichte Fahrzeugbedienung – wichtige Funktionen griffgerecht in Lenksäulenhebeln, beleuchtete Schalter; gut ablesbare Instrumente; leichtgängige Lenkung. Warnblink-Schalter besonders übersichtlich – auch für den Beifahrer – und mit Auffindbeleuchtung. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Abschalten des Lichts und des Radios.
Schlecht: Zentrale Türverriegelung, elektrische Fensterbetätigung und Drehzahlmesser nicht serienmäßig. Rechter Außenspiegel nur vom Beifahrersitz aus einstellbar und stark verkleinerndes Bild. Keine Außenlichtkontrolleuchte.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront, versenkte Wischer und Türgriffe reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Konturen im Innenraum glattflächig und abgepolstert. Serienmäßig Audi-Sicherheitssystem procon-ten und Gurtstraffer. Anordnung der Vordersitzgurte einwandfrei (Schloß am Sitz befestigt. Umlenkbeschlag höheneinstellbar). Kopfstützenhöhe für Personen bis ca. 1,85 m Größe.
Schlecht: Kopfstützen der Rücksitze nicht serienmäßig. Kindersicherung der hinteren Türen zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten; keine unangenehmen Lastwechselreaktionen, selbst bei schneller Kurvenfahrt. Besonders spontan ansprechende, dabei fein dosierbare Bremse.
Schlecht: Bei Schnellfahrt wenig Fahrbahnkontakt vermittelnde Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Komfortables, ausgewogen abgestimmtes Fahrwerk: weiches Federungsansprechen und hohes Schluckvermögen. Sehr entspannte Sitzposition des Fahrers, bequeme seitliche Beinabstützung; Sitze körpergerecht und ausgewogen straff gefedert. Niedriges Geräuschniveau im Innenraum.
Schlecht: Beladen: Bei großen Unebenheiten schaukelnde und mit dem Heck nachschwingende Karosserie.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige, fein dosierbare Heizung. Luftverteilung vorn individuell einstellbar; Luftausströmer im Fond. Wirksames Vierstufen-Gebläse, das kaum Zugluft verursacht.
Schlecht: Bedienungselemente zu weit unten und bei eingelegtem dritten oder fünften Gang schlecht zugänglich. Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet; Symbole z. T. nur schwach beleuchtet. Starke Aufheizung des Innenraums bei Sommerwetter.

Wichtige Änderungen

12/90 Neuauflage der Modellreihe. Zur bereits bekannten Motorisierung kommt der 2,8-l-V6-Motor mit 128 kW (174 PS) hinzu. Allradantrieb (quattro) für 2,3-l-Fünfzylinder und 2,8-l-V6-Motor erhältlich. Sicherheitssystem procon-ten bei allen Versionen Serie.

7/91 2,5 TDI (Diesel-Direkteinspritzer) mit 85 kW (115 PS) und 2,4-l-Diesel mit 60 kW (82 PS). Neues Sportmodell S4 mit 2,2-l-Turbo-Motor und 169 kW (230 PS) sowie Allradantrieb.

9/91 Auch 2,0 E als quattro; Neue Avant-Baureihe (Kombi) mit gleicher Motorisierung wie die Limousinen.

7/92 2,6-l-V6-Motor mit 110 kW (150 PS).

11/92 Neu: Topmodell S 4 mit 4,2-l-V8-Motor.

Motorisierung

Aus dem Motorenprogramm des Audi 100, das vom Basis-2-l-Vierzylinder mit 74 kW (101 PS) bis zum im Topmodell S4 eingebauten und hochgezüchteten 2,2-l-Fünfzylinder-Turbo mit 169 kW (230 PS) reicht, sind drei Triebwerke besonders hervorzuheben:

Auch wer keinen Wert auf hohe Leistung legt, sollte keinen kleineren Motor als den 2-l-Vierzylinder mit 85 kW (115 PS) nehmen. Der 2-l-Basismotor mit 74 kW (101 PS) muß sich mit dem – vollbeladen eindreiviertel Tonnen schweren Auto – doch arg plagen.

Der 2,6-l-V6 mit 110 kW (150 PS) gehört zu den feinsten und laufruhigsten seiner Kategorie. Gegenüber seinem etwas hubraumstärkeren Bruder, dem 2,8 E mit 128 kW (174 PS), bietet er zudem den Vorteil, daß er noch unter der Grenze zur höchsten Versicherungsklasse liegt. Mit dem seit Ende 92 angebotenen Modell S4 (4,2 l V8) rundet Audi die Motorenpalette nach oben ab.

Und der 2,5-TDI (Turbo-Diesel-Direkteinspritzer) zeigt, wo Audi in der Motorentechnik heute steht. Der TDI kombiniert Sparsamkeit und Leistung – ihm stehen 85 kW (115 PS) zur Verfügung – in hervorragender Weise und ist zudem besonders schadstoffarm.

Häufigste Mängel und Pannen

Wegen schadhafter **Thermoschalter** oder Undichtheiten an den **Kühlwasserschlauchanschlüssen**, dem **Ausgleichsbehälter** oder der **Wasserpumpe** kann das Kühlwasser überhitzen oder der Motor Totalschaden erleiden. Achten Sie bei der Probefahrt deswegen auf die Kühlwasser-Temperatur-Anzeige. Ab und zu waren **Metallspäne im Ölkreislauf** für kapitale Motorschäden verantwortlich.

Häufiger Ursache für eine Panne waren gerissene **Keilriemen**. Diesem Problem begegnete Audi ebenso wie immer wieder auftretenden undichten **Kraftstoffleitungen** Ende 92 mit geändertem Riemenantrieb bei den V6-Motoren bzw. mit verbesserten Klemmschellen.

Störungen im elektronischen **Steuergerät** der Zündanlage sind in der Regel auf lockere oder gebrochene **Kontaktstecker** zurückzuführen.

Nach dem Baujahr 91 wurde das Material der Zahnräder des **Schaltgetriebes** geändert, um Schaltprobleme zu vermeiden.

Die von den Außenrückspiegeln erzeugten starken **Windgeräusche** sind erst mit den erstmals im Modelljahr 94 verwendeten neuen Rückspiegeln endgültig beseitigt.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: BMW 320i viertürig. Außerdem gibt es den 3er als zweitürige Limousine, als Kombi, Cabrio und als Allradversion

Karosserie

Gut: Weit öffnende, leicht schließende Türen. Reichhaltiges, sinnvoll untergebrachtes Bordwerkzeug. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Praktisches Format; ebener Boden. Vollständige Auskleidung. Seitliche Ablagemulde. Beleuchtung mit Öffnen des Kofferraums.
Schlecht: Hohe Ladekante.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m einstellbar (mit Schiebedach). Vorn ausreichend Platz und bequemes Ein- und Aussteigen. Vordersitze höhen- und neigungsverstellbar. Sehr großes, praktisches Handschuhfach; sinnvolle Ablagefächer.
Schlecht: Im Fond geringe Kniefreiheit und umständliches Anlegen der Gurte. Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen; Kopfstützen nur mit Mühe verstellbar.

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkung verhältnismäßig leichtgängig. Außenrückspiegel elektrisch einstellbar. Besonders klar gezeichnetes Armaturenbrett; sehr leichtes Bedienen der exakten Hebel und Schalter (Auffindbeleuchtung). Service-Intervallanzeige. Gut ablesbare Instrumente und deutliche Kontrolleuchten. Sehr gute Übersicht nach vorn und nach hinten. Großer, beheizbarer Außenrückspiegel.
Schlecht: Öffner in den Vordertüren schlecht zu erreichen. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Breite B-Pfosten beeinträchtigen Sicht zur Seite. Leuchtweite der Scheinwerfer nicht verstellbar, beladungsabhängig.

Sicherheit

Gut: Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchte. Armaturenbrett glattflächig und gepolstert. Gegen Aufpreis Lenkrad mit Airbag lieferbar. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert. Kopfstützenhöhe für Personen bis ca. 1,90 m.
Schlecht: Frontblinker von der Seite nicht zu sehen. Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Für große Personen im Fond ungünstige Gurtgeometrie. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Sicherer Geradeauslauf. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Sehr exakte, feinfühlige Lenkung. Wirksame, gut ansprechende Bremse; mit ABS (Aufpreis) auch bei Vollbremsung Lenken möglich.
Schlecht: Bei Nässe in enger Kurve Neigung zum Nachdrängen mit dem Heck nach außen und zum Durchdrehen der Antriebsräder.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung - sportliche, dennoch nicht unangenehme Fahrwerkshärte. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte, ausgewogen-straff gefederte Vordersitze. Atmungsaktiver Stoffbezug. Geräuschniveau bei jeder Geschwindigkeit niedrig, leiser Motor.
Schlecht: Rücksitzlehne bei mit drei Personen besetztem Fond unbequem.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente gut erreichbar und funktionell; vorbildliche Beleuchtungsmarkierungen. Schnell ansprechende, wirksame und fein dosierbare Heizung. Luftverteilung individuell regulierbar; viele Düsen. Schnelles Entfrosten.

Wichtige Änderungen

11/82 Einführung von 316, 318i, 320i und 323i mit neuer Karosserie (zunächst zweitürig).

9/83 Viertürige Karosserie

11/84 Geregelter Kat für 318i. Leistung: 75 kW (102 PS).

12/84 Modell 325e mit 90 kW (122 PS) und geregeltem Kat.

7/85 320i: Leistung auf 95 kW gesteigert; 323i durch 325i ersetzt.

12/85 325iX (Allrad), 325i Cabrio.

7/86 Sportmodell M3 mit 147 kW (200 PS).

9/86 Kat für 320i und M3.

9/88 Modellpflege: DE-Scheinwerfer und neues Heck. M3 auch als Cabrio.

2/89 Kombi-Limousine „touring" als 320i, 325i und 324td; Cabrio auch 320i.

10/89 318iS mit Vierventilmotor.

12/90 Baureihe durch neue, zunächst nur viertürige Modelle ersetzt.

Motorisierung

Das Motorenprogramm der 3er-Reihe ist schon fast unübersichtlich: Inklusive Kat-Motoren gibt es 19 Varianten. Ein Geheimtip ist der 325e (sprich eta) mit 90 kW (122) bzw. 95 kW (129 PS), der von seinem Konzept her (Hubraum 2,7 l bei der Leistung des 2 l) besonders gut zur 1985 einsetzenden Katalysatortechnik paßt. Er operiert mit extrem niedrigen Drehzahlen, ohne am Drehmoment gedrosselt zu sein. Das Ergebnis: wenig Verbrauch, Abgas und Lärm. Ansonsten findet jeder etwas im Vier- oder Sechszylinder- bzw. im Benziner- oder Dieselangebot von 66 kW (90 PS) bis 147 kW (200 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Wenn man sich für einen 3er-BMW interessiert, gehört der Blick unter den Wagen zum Pflichtprogramm. Motor und Getriebe sollten ohne Ölspuren sein. Der **Unterbodenschutz** kann besonders bei den älteren Modellen (83-85) beschädigt sein, was die Gefahr von Korrosion durch winterliches Streusalz und Feuchtigkeit in sich birgt.

Bei den Baujahren 83 und 84 muß man speziell die Aufhängung des hinteren **Auspufftopfes** untersuchen: Sie erwies sich in der Serie als so labil, daß sie von BMW geändert wurde (Verstärkung ist nachrüstbar).

Wenn Sie die **Handbremse** prüfen, achten Sie zunächst einmal darauf, ob der Leerweg des Handbremshebels zu lang ist. Eine zweite mögliche Schwäche offenbart sich erst auf einem Bremsprüfstand: die ungleiche Wirkung der Handbremse. Im übrigen ist es nicht verkehrt zu untersuchen, ob die **Bremsscheiben** stark verschlissen sind oder Riefen haben.

Die **Scheinwerferreflektoren** der 3er-Reihe blieben lange anfällig für Korrosion, bis sich BMW im Herbst 1988 entschloß, die neuen DE-Scheinwerfer mit Linse einzuführen.

Die **Zündung** litt immer wieder an Problemen mit der Feuchtigkeit, die zu Kriechströmen veranlaßte. Eine BMW-Werkstatt kann feststellen, ob sich das Zündgeschirr auf dem neuesten technischen Stand befindet. Ein Blick unter die **Verteilerkappe** (83-84) ist ebenfalls lohnend. Ist der Verteilerläufer angeschmort oder rissig, muß er gegen einen neuen ausgetauscht werden. Prüfen Sie bei diesen beiden Baujahren auch gleich noch, ob das **Hochspannungskabel** - es verbindet die Zündspule mit dem Verteiler - in Ordnung (eventuell angebrochen) ist.

Was man leider nicht prüfen kann, ist das Relais für die **Kraftstoffpumpe** der Einspritzmotoren. 1985 gab es eine Serie, die plötzlich den Dienst einstellte. Und bei den Dieselmotoren (85-88) verursachten reißende Keilriemen häufig Pannen. Checken Sie, ob der Riemen seitlich oder an der Innenseite angerissen ist.



Vom ADAC im Februar 91 getestet: BMW 318i. Die Mittelklasse-Limousine bietet gegenüber dem Vorgängermodell deutlich mehr Platz im Innenraum. Inzwischen gibt es den neuen 3er außerdem auch als Coupé und als Cabrio

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle, sehr gut verarbeitete Karosserie. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger; seitliche Stoßschutzleisten. Zentrale Türverriegelung, Funktion auch an Beifahrertür- und Kofferraumschloß. Diebstahlsicherung. Tankverschluß mit der Zentralverriegelung gekoppelt. Warndreieck und Verbandkasten seitlich im Kofferraum. Reichhaltiges, gut erreichbares Qualitätswerkzeug.
Schlecht: Aufpreispflichtige Nebelscheinwerfer bruchgefährdet. Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Sehr niedrige Ladekante und weit öffnende Klappe. Gemessen am Fahrzeugformat großes Volumen. Praktisches Format; ebener Boden. Seitliches Ablagefach. Beleuchtung. Zentralverriegelungsunabhängige Absperrmöglichkeit. Klappe mit verschmutzungsgeschütztem Innengriff.
Schlecht: Keine klappbare Rücksitzlehne. Mit fünf Personen wegen geringer Zuladung nur wenig Gepäck erlaubt.

Innenraum

Gut: Auf allen Sitzen viel Platz: Fahrersitz (höheneinstellbar) für Personen bis ca. 1,90 m. Bequemes Ein- und Aussteigen. Gefällige Innenraumgestaltung; sehr gute Verarbeitung. Abschließbares Handschuhfach; Ablagen in den Vordertüren. Gurte auch hinten mit praktischer Einhandbedienung.
Schlecht: Sitzeinsteller leicht zu verwechseln. Handschuhfachbeleuchtung nur bei eingeschalteter Zündung; im Rücksitzraum keine Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Leichte Fahrzeugbedienung; alle wichtigen Schalter und Hebel griffgerecht und funktionell (serienmäßige Servolenkung). Übersichtliche Instrumente; Service-Intervallanzeige. Elektrische Außenspiegeleinstellung. Radio (Aufpreis) an besonders übersichtlicher Stelle. Vorn und hinten separate Innenraumbeleuchtung. Großes Sichtfeld.
Schlecht: Wisch-/Waschautomatik in langsamer Wischerstufe. Scheinwerfer-Leuchtweitenregulierung versteckt und unbeleuchtet. Keine Außenlicht-Kontrolleuchte.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront, versenkte Wischer und Türgriffe reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Tank und Batterie außerhalb Deformationsbereich der Karosserie. Entschärfte, in wichtigen Bereichen gepolsterte Innenraumkonturen. Vorn höheneinstellbarer Gurtumlenkbeschlag und Gurtstraffer.
Schlecht: Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen. Gurtschloß der Vordersitze zu hoch, dadurch Geometrie im Hüftbereich nicht einwandfrei.

Fahrverhalten

Gut: Sehr handlich. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten; nur leichte, mit Lenkung und Gaspedal problemlos korrigierbare Lastwechselreaktion. Exakte Lenkung. Spontan ansprechende, fein dosierbare Bremse.
Schlecht: Lenkung vermittelt nur wenig Kontakt zur Fahrbahn und stellt zu wenig zurück.

Fahrkomfort

Gut: Straff abgestimmtes, dennoch guten Komfort bietendes Fahrwerk (ausgewogene Feder-/Dämpferabstimmung). Nickschwingungen und Wankbewegungen der Karosserie sehr gut gedämpft. Körpergerechte, bequeme Sitze; sehr entspannte Sitzposition des Fahrers. Niedriges Geräuschniveau im Innenraum, auch bei schneller Fahrt.

Heizung und Lüftung

Gut: Gut erreichbare, übersichtliche Bedienung. Schnell ansprechende, kräftige, fein dosierbare Heizung. Individuelle Luftverteilung möglich; großflächige Austrittsgitter im Armaturenbrett. Wirksame Scheibenentfrostung. Colorscheiben. Kräftiges Gebläse.
Schlecht: Unbeleuchtete Hebel der im Armaturenbrett plazierten Luftausströmer.

Wichtige Änderungen

12/90 Neue Modellreihe als viertürige Limousine (316i, 318i, 320i und 325i) vorgestellt. Cabrio, Touring und M3 werden zunächst in alter Form weitergebaut.

10/91 325 td (2,5-l-Turbo-Diesel).

1/92 Zweitüriges Coupé auf der Basis der Limousine als 318i S, 320i und 325i.

9/92 Sportversion M3 und Einführung der variablen Nockenwellen für 320i und 325i.

3/93 Cabrio der neuen Baureihe vorgestellt.

Motorisierung

In der 3er Limousine polarisiert sich das Interesse auf den 318i mit 83 kW (113 PS) als Vierzylinder und den 325i mit 141 kW (192 PS) als Sechszylinder mit Vierventiltechnik. Auch zu haben: 316i mit 73 kW (100 PS) und 320i mit 110 kW (150 PS).

Im Coupé wird der 1,8-l-Motor nur als Vierventiler mit 103 kW (140 PS) angeboten. Die Diesel: neben dem 115 PS starken td ab Bj. 93 der tds mit 105 kW/143 PS.

Häufigste Mängel und Pannen

Beim **Motor** des 3er-BMW traten gelegentlich bei den vor Mai 91 gebauten Modellen **Ölundichtigkeiten** auf. Gegen störende Geräusche änderte BMW im ersten Modelljahr die Dämmung im Motorraum. Im Bereich der **Elektrik** fielen gestörte **Zündsteuergeräte**, lockere **Kabelanschlüsse** und defekt gewordene **Tankanzeigen** auf.

In der Startserie (bis 10/91) bereitete der schlechte Geradeauslauf Kummer. Danach wurde die **Vorderachse** geändert. Bei den davor gebauten Modellen läßt sich die Situation durch eine geänderte Vorspureinstellung verbessern.

Quietschende **Bremsbeläge** sind nach einer Materialänderung im Oktober '91 kein Thema mehr. Dafür bekamen stolze Dreier-Fahrer Ärger wegen ungewollten Dauerhupens. Schuld waren gebrochene **Kontaktbleche** beim Bj. 92. Im Bereich der **Karosserie** wurde die Qualität ab Modelljahr 92 spürbar verbessert. Vorher gehörten **Windgeräusche des Schiebedachs** wegen schlecht eingepaßter Dichtungen, Störungen der **Zentralverriegelung** und klappernde **Handschuhfachdeckel** zu den Alltagsproblemen. Überhitzung führte bei den Vierzylindern zu **Batterie-Defekten**. Ein Thermoschutz (ab 5/93) soll Abhilfe schaffen. Wegen häufiger Defekte werden ab 2/92 2-Hakenkerzen eingesetzt.

Karosserie

Gut: Geschützte Lage der vorderen Blinkleuchten. Tank abschließbar. Türarretierung kräftig. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Reichhaltiges, sinnvoll untergebrachtes Bordwerkzeug. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten. Verarbeitung gut.
Schlecht: Stoßfänger mit geringem Abstand zur Karosserie. Halterung für Warndreieck und Verbandkasten gegen Aufpreis.



Vom ADAC im August 83 getestet: BMW 520i. Die 5er gab es ausschließlich als viertürige Limousine (als M 535i im Sportlook der Motorsport-Abteilung)

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Format günstig. Auskleidung sehr gut (Teppich). Beleuchtung bei geöffneter Klappe.
Schlecht: Beladen durch hohe Bordwand erschwert. Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Im Fond Kniefreiheit ausreichend; Kopffreiheit für Personengröße bis ca. 1,80 m. Vorn viel Platz. Gegen Aufpreis Sitzeinstellung für Fahrergröße bis 1,90 m. Ein- und Aussteigen vorn bequem. Sitzeinstellung funktionell; Verstelleinrichtungen gut erreichbar und leichtgängig.
Schlecht: Ein- und Aussteigen hinten wegen schmaler Türen etwas beengt. Wenig zusätzliche Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Einschlüsselsystem (zusätzlich Werkstattschlüssel). Schalthebel liegt gut zur Hand. Lenkung beim Rangieren und während der Fahrt leichtgängig. Schaltung exakt. Außenrückspiegel elektrisch einzustellen. Wisch-/Wasch-Automatik. Blinkerhebel mit Antippmöglichkeit. Taste für Warnblinker gut sichtbar und beleuchtet. Schalter für Heckscheibenheizung gut erreichbar. Außenlicht mit Standlichtumschaltung. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen vorhanden. Service-Intervallanzeige. Übersichtliche Karosserie.
Schlecht: Türöffner innen und Lichtschalter schlecht zu erreichen. Lenkrad hoch angeordnet und mit dünnem Kranz. Pedale schräg zum Fahrer versetzt. Aschenbecher zu tief untergebracht und schmal. Drehzahlmesser nicht serienmäßig. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig (Blendung).

Sicherheit

Gut: Verbundglas-Frontscheibe. Armaturenbrett glattflächig und gepolstert. Dach vorn im Kopfbereich gepolstert. Lenkrad umschäumt und mit Prallfläche. Kopfstützenhöhe vorn für Personengröße bis ca. 1,85 m. Großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibenoberkante.
Schlecht: Karosseriefront kantig. Tank im Heckdeformationsbereich. Pfosten kantig; vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe. Sicherheitsgurte vorn für große Fahrer ungünstig.

Fahrverhalten

Gut: Eigenlenkverhalten leicht unter- bis übersteuernd. Gutmütige Fahreigenschaften (sicheres Fahrgefühl). Sportliches Handling. Lastwechsel in der Kurve gering. Guter Geradeauslauf auf unebener Straße. Exakte, feinfühlige Servolenkung. Rücklauf angenehm gleichmäßig und nicht zu stark. Bremse wirkungsvoll und fein dosierbar.

Fahrkomfort

Gut: Recht komfortabel abgestimmtes Fahrwerk. Abstimmung der Federung und Dämpfung ausgewogen. Sensibel ansprechende Federung. Auf rauher Straße weiches Abrollen. Alle Straßenunebenheiten werden sehr gut geschluckt. Sitze körpergerecht und angenehm straff gefedert. Geräuschniveau bei jeder Geschwindigkeit niedrig; Motor besonders leise.
Schlecht: Bei großen Bodenwellen schaukelnde Karosserie. In Basisversion Fahrersitz nicht individuell einstellbar.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente gut erreichbar, übersichtlich und praktisch. Vorbildliche Beleuchtung. Schnell ansprechende, wirksame und fein dosierbare Heizung. Luftverteilung und Luftmenge individuell einstellbar. Schnelles Entfrosten aller Scheiben. Geringe Erwärmung des Innenraums durch Sonneneinstrahlung. Großflächige Frischluftdüsen. Sehr kräftiges Dreistufen-Gebläse.

Wichtige Änderungen

9/72 Modelleinführung mit 520, 520i und 525.

9/82 520i neues Einspritzsystem (L-Jetronic statt K-Jetronic).

4/83 525e vorgestellt.

7/83 524 td eingeführt.

9/84 Neue Motorvarianten: 518i, 535i und 535i.

11/84 525e mit Katalysator.

9/85 M535i, 535i mit Kat

10/86 Neu: 524d, M5 mit 210 kW/268 PS.

1/87 Alle Modelle außer 525i, 528i mit Kat erhältlich.

7/87 518i, 525i Produktion eingestellt.

Motorisierung

Die 5er-Reihe kann Ihnen in 17 verschiedenen Motorversionen begegnen. Zu bevorzugen ist bei den etwas älteren Baujahren der 525 e (sprich eta) mit 2,7 l und 90 kW (122 PS) bzw. 95 kW 129 PS und Katalysator. Der Hubraumriese mit der Leistung des 520i harmoniert besonders gut mit dem Drei-Wege-Kat und zieht selbst bei niedrigen Drehzahlen schon voll durch. Am häufigsten wurde der 520i mit und ohne Kat verkauft – das übrige Programm reicht vom schwachbrüstigen 518 mit 66 kW (90 PS) bis zum satt motorisierten M535i mit 160 kW (218 PS) und über 230 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Häufigste Mängel und Pannen

Auch beim 5er-BMW ist die Prüfung der Wagenunterseite wichtig. Achten Sie besonders darauf, ob Motor und Getriebe dicht sind und kein Öl ins Freie tröpfeln lassen. Sollten Sie sich für ein Modell mit **Automatikgetriebe** (84–85) interessieren, ist dieser Check besonders wichtig. Wegen eines Fertigungsfehlers der Dichtung rann das Getriebeöl aus.

Bei allen Baujahren ist zu untersuchen, ob die **Auspuffanlage** zu stark verrostet oder gar schon undicht (erkennbar an den schwarzen Schmauchspuren am Rohr) ist. Besonders beim 528i und 535i kann eine Auspufferneuerung sehr teuer sein. Nur die Baujahre 81–82 fielen durch undichte Schlauchanschlüsse an der **Kraftstoffpumpe** der Einspritzmodelle (520i, 525i, 528i) im kalten Zustand auf. Die **Benzinpumpe** finden Sie an der Hinterachse, rechts neben dem Differential – einfaches Nachziehen der Schlauchschelle genügt. Wie auch bei anderen BMW-Baureihen, haben die **Doppelscheinwerfer** häufig Schönheitsfehler. Sehen Sie nach, ob die Reflektoren noch ohne Korrosion und frei von Blindheit sind.

Die ungleiche Wirkung der **Handbremse** läßt sich leider nur exakt auf einem Prüfstand ermitteln, was aber bei den Modellen mit vier Scheibenbremsen (ab 520i) unerläßlich ist. Bei vier bis fünf Jahre alten Wagen muß man auch damit rechnen, daß die **Bremsscheiben** vor allem vorn verschlissen sind.

Im Bereich der **Zündanlage** gibt es mehrere potentielle Schwachstellen. Handelt es sich um ein Modell der Jahre 82–84, sollte man die Verteilerkappe abnehmen und den Verteilerläufer auf Risse oder Materialausbrüche untersuchen. Die **Zündkabel** unterlagen wegen ihrer Neigung, für Kriechströme anfällig zu sein, einem kontinuierlichen Änderungsprogramm. Nur die Fahrt zum BMW-Händler kann Gewißheit schaffen, ob Ihr Kandidat die letzte, verbesserte Zündgeschirrausführung hat. Das Relais der **Kraftstoffpumpe** der Einspritzmotoren (84–85) war für zahlreiche Pannen verantwortlich. Die meisten hat BMW ausgetauscht.



Vom ADAC im Juli 88 getestet: BMW 520i. Zunächst wurde die Baureihe ausschließlich als viertürige Limousine gebaut – im Herbst 91 folgte der fünftürige „touring". Für Brettl-Fans kann die Limousine mit der Sonderausstattung Skisack geordert werden

Karosserie

Gut: Aerodynamisch funktionelle Karosserie. Großflächige, stabile Stoßfänger; seitliche Schutzleisten. Türschweller verschmutzungssicher. Tankverschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt. Bordwerkzeug komplett und auch mit Gepäck gut erreichbar. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Nebelscheinwerfer (Aufpreis) im Spoiler gefährdet. Reserverad mit Gepäck nicht erreichbar.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Bequemes Beladen (niedriges Bodenniveau und große Öffnung). Vollständige Auskleidung. Beleuchtung.
Schlecht: Keine Befestigungsmöglichkeit bzw. keine Mulden für Kleingepäck. Kein Griff an der Klappe (Hände verschmutzen).

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m einstellbar. Geräumige Karosserie; bequemes Ein- und Aussteigen. Sicherheitsgurte auch im Fond mit Einhandbedienung. Vordersitze höhen- und neigungsverstellbar.
Schlecht: Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen; verwechselbare Einstellhebel.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Beheizbares Türschloß. Griffiges, axial verstellbares Lenkrad. Servolenkung. Außenrückspiegel elektrisch einstell- und beheizbar. Schalter und Hebel bedienungsgerecht. Kontrolleuchten für besonders viele Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Warnsignal. Sehr gut ablesbare Instrumente. Großes Sichtfeld.
Schlecht: Fahrzeugheck nicht im Blickfeld. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite.

Sicherheit

Gut: Versenkte Scheibenwischerachsen mildern Fußgängerunfall. Nebelrückleuchten. Besonders sicherheitsgerechte Gestaltung des Innenraums. Automatische Höheneinstellung des Gurt-Umlenkbeschlages. Kopfstützenhöhe für Personen bis ca. 1,90 m.
Schlecht: Tank im Heckdeformationsbereich. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf, gutmütige Straßenlage, sicheres Fahrgefühl. Sehr gute Kurvenlage – hohe Querbeschleunigung; kaum Lastwechselreaktionen. Handlichkeit. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Gegen Aufpreis Sperrdifferential. Exakte, gut den Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung. Wirksame, spontan ansprechende Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung – sportlich straff, dennoch komfortabel. Fahrzeug liegt auch bei großen Unebenheiten ruhig auf der Straße. Fahrersitz optimal einstellbar. Alle Sitze sind körpergerecht geformt und ausgewogen straff gefedert.
Schlecht: Bei langer Fahrt Motorbrummen störend.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende, kräftige Heizung. Lufttemperatur für links und rechts getrennt einstellbar. Fußraumausströmer im Fond. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung.

Wichtige Änderungen

2/88 Neues Modell nur mit Sechszylinder-Motoren: 520i, 525i, 530i und 535i.
3/88 Turbodiesel 524 td.
9/88 Top-Modell M5.
5/90 520i/525i mit Vierventiltechnik.
9/91 Touring-Version.
10/91 525iX (Allradantrieb) und 525 tds.
5/92 M5 mit mehr Leistung.
10/92 530i/540i mit V8-Motor.
1/93 518i (Vierzylinder) neu, 524 td renoviert.

Motorisierung

Während der 518i-Basismotor mit vier Zylindern und 83 kW (113 PS) als ungemein drehfreudig und agil gilt, sind die beiden 520i-Motoren mit und ohne Vierventiltechnik im unteren Drehzahlbereich nicht sonderlich durchzugsstark. Diese Schwäche kompensiert erst der 525i mit 125 kW (170 PS) bzw. 141 kW (192 PS). Achten Sie beim Kauf eines Vierventilers (520i/525i) darauf, daß er bereits mit der variablen Nockenwellensteuerung (VANOS) ausgestattet ist, da sie die Elastizität deutlich verbessert. Für die Freunde besonders hoher Laufkultur eignen sich die beiden Achtzylinder 530i/540i mit 160/210 kW (218/286 PS). Geheimtip ist allerdings der 525 tds mit 105 kW (143 PS). Dieser Turbodiesel gehört zu den Spitzentriebwerken seiner Gattung. Er bietet hohe Durchzugskraft und Leistung bei akzeptablem Verbrauch.

Häufigste Mängel und Pannen

Vorzeitig schlappmachende **Batterien** sind ausschließlich dem Vierzylinder-Motor zuzuordnen. Bei dieser Motorisierung sitzt der Akku im Motorraum und hat deswegen Temperaturprobleme. Seit 5/93 baut BMW als Gegenmaßnahme einen zusätzlichen Thermoschutz ein. Seit Ende 92 ist auch sichergestellt, daß bei nicht ganz eingerasteter Kofferraumklappe die Gepäckfachbeleuchtung nicht weiterbrennt.

Gibt der **Generator** des Baujahres 91 unnormale Geräusche von sich, ist die Ursache in einer schiefsitzenden Umlenkrolle zu suchen. Bei den Baumustern bis 92 gehen defekte **Kraftstoffanzeigen** auf das Konto eines Softwarefehlers im Kombi-Instrument. Bei den Dieselmodellen ist unbedingt auf undichte **Kühlwasserschläuche** (zwischen Zylinderkopf und Kühler) zu achten, um Motorschäden zu vermeiden.



Vom ADAC im August 83 getestet: der BMW 735i mit Automatikgetriebe. Die 7er-Serie wurde ausschließlich als viertürige Limousine (auch als Langversion) gebaut. Im Herbst 1982 modifizierte der Hersteller die Topreihe durch eine dezente „Nasenkorrektur"

Karosserie

Gut: Stabile Stoßfänger; seitlich Schutzleisten. Geschützte Lage der vorderen Blinkleuchten. Drainagerinnen zur Schmutzfreihaltung der Scheiben. Tank abschließbar; praktische Halterung für Deckel. Türarretierung sehr kräftig. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Fach für Verbandkasten hinten in Mittelarmlehne. Reichhaltiges, sinnvoll untergebrachtes Bordwerkzeug. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Schlecht: Keine Befestigung für Warndreieck.

Kofferraum

Gut: Große Ladeöffnung. Auskleidung vollständig mit Teppich. Beleuchtung bei geöffneter Kofferklappe.
Schlecht: Beladen durch hohe Bordwand erschwert. Nutzbare Breite durch Reserverad eingeschränkt. Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personengröße bis ca. 1,90 m einstellbar. Viel Platz und bequemes Ein- und Aussteigen. Hinten besonders große Beinfreiheit. Handschuhfach groß und praktisch.
Schlecht: Einstellen der Sitzhöhe erfordert viel Kraft. Außer Handschuhfach kaum Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralschlüssel, Lenkrad axial verstellbar. Leichtgängige Servolenkung. Kraftaufwand an den Pedalen niedrig. Anzeige der momentanen Fahrstufe am Armaturenbrett. Außenrückspiegel elektrisch einstellbar. Wisch-/Wasch-Automatik. Fahrlicht mit Standlichtumschaltung. Aschenbecher groß. Kontrolleuchten übersichtlich und für viele Funktionen. Service-Intervallanzeige. Besonders klar gezeichnete Instrumente.
Schlecht: Türöffner innen und Lichtschalter schlecht zu erreichen. Pedale schräg zum Fahrer versetzt. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.

Sicherheit

Gut: Blinkleuchten von der Seite zu sehen. Verbundglas-Frontscheibe. Lenkrad umschäumt und mit Prallfläche. Entschärfte und gepolsterte Konturen im Innenraum. Kopfstützenhöhe für jede Personengröße einstellbar.
Schlecht: Karosseriefront kantig. Tank im Heckdeformationsbereich.

Fahrverhalten

Gut: Eigenlenkverhalten leicht untersteuernd bis neutral. Sichere Straßenlage in Kurven und bei hohem Autobahntempo. Kurvenwillig und handlich. Spurstabilität auf unebener Fahrbahn. Sehr exakte und besonders feinfühlige Lenkung mit angenehm gleichmäßigem, nicht zu starkem Rücklauf.

Fahrkomfort

Gut: Komfortabel abgestimmtes Fahrwerk. Abstimmung der Federung und Dämpfung sehr ausgewogen. Sensibel ansprechende Federung. Unebenheiten aller Größenordnungen werden fein abgefedert. Kein unangenehmes Schaukeln in Kurven und bei Bodenwellen. Fahrersitz in Höhe und Neigung individuell einstellbar. Sitze körpergerecht und angenehm straff gefedert. Atmungsaktiver Stoffbezug.
Schlecht: Windgeräusche bei Schnellfahrt.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente gut erreichbar und im Blickfeld. Vorbildliche Beleuchtung. Wirksame, gut dosierbare Heizung. Viele Düsen für Kalt- und Warmluft. Fondheizung. Schnelles Entfrosten aller Scheiben. Wirksame Frischluftzufuhr bei Sommerwetter. Kräftiges Vierstufen-Gebläse. Auch bei voller Gebläseleistung kaum Zugerscheinung.

Wichtige Änderungen

2/77 Modelleinführung.

9/83 Executive-Ausstattung für 735i.

9/84 745i Executive, alle Modelle mit ABS, Zentralverriegelung und elektronischem Check-Control.

11/84 Katalysator für 735i und 735i Executive.

9/85 735i Highline Kat, 745i Highline Kat.

9/86 Produktion eingestellt, Modellwechsel.

Motorisierung

Sofern man sich einen jüngeren 7er (Baujahr 85–86) leisten kann, sollte man gleich den 735i mit Kat nehmen. Der 3,4-l-Motor hat 136 kW (185 PS) und wird mit der schweren Karosse spielend fertig, egal ob man auf der Autobahn unterwegs ist oder auf der Landstraße einen Lastwagen überholen will.

Als nicht abgasentgiftete Varianten stehen noch der 728i (2,8l) mit 135 kW (184 PS), der 732i (3,2l) mit 145 kW (197 PS), der 735 mit 160 kW (218 PS) und der durstige 745i (3,4l mit Turbolader) mit 185 kW (252 PS), der ausschließlich mit Automatik-Getriebe verkauft wurde, zur Wahl.

Häufigste Mängel und Pannen

Wer an einem BMW der 7er-Reihe interessiert ist, sollte unbedingt der Unterseite besondere Aufmerksamkeit widmen, denn Ölspuren am **Motor** (81–84) und bei den in dieser Klasse häufig eingebauten **Automatikgetrieben** der jüngeren Baujahre (84–86) sind keine Seltenheit. Außerdem sollte man dabei gleich die **Auspuffanlage** auf starke Korrosion und Löcher inspizieren (81–85).

Aus der **Kühlanlage** austretendes Wasser bzw. Kühlmittel (83–85) erkennt man dagegen am besten, wenn man den Motor warm fährt und dann die **Schlauchanschlüsse** und die **Wasserpumpe** auf Flüssigkeitsspuren absucht.

Bedingt durch die großen Motorleistungen und das hohe Fahrzeuggewicht wird bei den 7er-Modellen die **Bremsanlage** hart beansprucht. Sehen Sie sich deshalb die Bremsscheiben genau an: Ein hoher Grat am Scheibenumfang oder tiefe Riefen bzw. Rost auf den Scheibenflächen deuten auf großen Verschleiß und einen bald nötigen Austausch dieser teuren Bremsteile sowie der Klötze hin. Lassen Sie sich von einem guten Erscheinungsbild der vorderen Bremsscheiben nicht abhalten, die Bremsscheiben der **Hinterachse** zu untersuchen – sie sind besonders stark vom Verrotten bedroht. Hinzu kommt das Schiefziehen der **Handbremse**, typisch für alle Baujahre, das sich am besten auf einem Bremsprüfstand erkennen läßt.

Fast schon eine Krankheit sind die schnell korrodierenden **Scheinwerferreflektoren** (81 – 84), ein Fehler, den man rasch erkennen kann, indem man einen Blick auf die „Augen" des Autos wirft. Ersatz ist notwendig.

Die elektronische **Zündanlage** – sie blieb bis zum Schluß gegen Feuchtigkeit empfindlich – versuchte BMW durch zahlreiche Umrüstungen zu verbessern. Fragen Sie eine BMW-Werkstatt, ob Ihr Kandidat schon auf dem neuesten Stand der Technik ist.

Rost ist bei den neueren Modellen kaum ein Thema. Achten Sie aber auf die **Türunterkanten** (81–84) und auf die **Radläufe** und **Kotflügelkanten** in Haubennähe (81 – 84).

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie. Großflächige, stabile Stoßfänger; seitliche Schutzleisten. Türschweller verschmutzungssicher. Tankverschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt. Leicht schließende Türen mit kräftiger Arretierung. Warndreieck und Verbandkasten sinnvoll untergebracht. Bordwerkzeug komplett und auch mit Gepäck gut erreichbar. Gute Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Vollständige Auskleidung. Beleuchtung. Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Wegen geringer Zuladung mit fünf Personen kein Gepäck möglich. Keine Befestigungsmöglichkeit bzw. keine Mulden für Kleingepäck. Kein Griff an der Klappe.



Vom ADAC im August 87 getestet: BMW 735i. Das Top-Modell von BMW ist auch als luxuriöse Zwölfzylinder-Version zu haben. Wer besonders viel Platz im Fond benötigt, kann auch eine längere Karosserievariante kaufen

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m einstellbar (Schiebedach). Sehr geräumige Karosserie; bequemes Ein- und Aussteigen. Sicherheitsgurte auch im Fond mit Einhandbedienung. Vordersitze höhen- und neigungsverstellbar. Abschließbares, ausreichend großes Handschuhfach; darüber hinaus viele kleine Ablagen.
Schlecht: Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen; verwechselbare Einstellhebel.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Beheizbares Türschloß. Vorn und hinten Fußraumbeleuchtung; Leselampen. Griffiges, axial verstellbares Lenkrad. Servolenkung. Anzeige der momentanen Schaltstufe am Armaturenbrett. Außenrückspiegel und Fenster elektrisch zu betätigen. Alle Schalter und Hebel besonders bedienungsgerecht. Bordcomputer und Kontrolleuchten für viele Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Warnsignal. Sehr gut ablesbare Instrumente. Großes Sichtfeld. Große Rückspiegel; Außenrückspiegel beheizbar. Halogen-Scheinwerfer mit Hochdruck-Waschanlage. Nebellampen.
Schlecht: Gas- und Bremspedal zu weit links. Wählhebel des Automatikgetriebes schwergängig und hakelig. Fahrzeugheck nicht im Blickfeld. Klobiger Wischer beeinträchtigt beim Wischen die Sicht. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite.

Sicherheit

Gut: Versenkte Scheibenwischerachsen mildern Fußgängerunfall. Nebelrückleuchten. Besonders sicherheitsgerechte Gestaltung des Innenraums. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert; automatische Höheneinstellung des Umlenkbeschlages. Kopfstützenhöhe für Personen bis ca. 1,90 m; auch auf den Rücksitzen sind vollwertige Kopfstützen Serienausstattung.
Schlecht: Tank im Heckdeformationsbereich. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Sehr gute Kurvenlage – hohe Querbeschleunigung; kaum Lastwechselreaktionen. Handlichkeit. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Gegen Aufpreis Sperrdifferential. Zielgenaue, feinfühlige Lenkung. Wirksame, spontan ansprechende Bremse; ABS.
Schlecht: Lenkansprechen bei schneller Autobahnfahrt etwas zögernd.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung – sportlich straff, dennoch komfortabel. Fahrzeug liegt auch bei großen Unebenheiten ruhig auf der Straße. Fahrersitz für alle Personen optimal einstellbar. Alle Sitze körpergerecht und ausgewogen straff gefedert. Angenehmer Stoffbezug. Niedriges Geräuschniveau im Innenraum bei allen Geschwindigkeiten.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienung übersichtlich. Vorbildliche Beleuchtung – auch Mitteldüsen beleuchtet. Schnell ansprechende, kräftige Heizung. Lufttemperatur für links und rechts getrennt einstellbar. Luftverteilung individuell regulierbar; viele Düsen. Fußraumausströmer im Fond. Schnelltaste für wirksame Entfrostung der Scheiben. Sehr kräftiges Gebläse, auch bei voller Leistung kaum Zugerscheinung.

Wichtige Änderungen

9/86 Start der neuen Modellreihe als 735i.

3/87 730i eingeführt.

9/87 735iL (L = Langversion), 750i und 750iL (Zwölfzylinder-Motor und Viergang-Automatik).

9/89 750i mit ASC (Autom. Stabilitäts-Control) Serie.

4/91 735iL (lang) mit Automatikgetriebe.

3/92 730i und 740i mit V8-Motor.

Motorisierung

Da der Katalysator beim neuen 7er in fast allen Versionen zum Standard gehört, kann man bei der Wahl des Motors in dieser Hinsicht wenig falsch machen. Die gebräuchlichste Variante ist der nahezu allen Wünschen gerecht werdende 735i, dessen kräftiger, vibrationsarmer 3,4-l-Motor mit 155 kW (211 PS) zu empfehlen ist.

Mit etwas weniger Leistung gibt sich der ebenfalls harmonische 3-l-Motor des 730i mit 138 kW (188 PS) zufrieden. Und wer unbedingt den Prestigeträger der 7er will, der wird zum zwölfzylindrigen 750i mit 5 l und 220 kW (300 PS) greifen.

Nur bei jüngeren Modellen wird man auf die neuen V8-Motoren im 730i bzw. 740i stoßen.

Häufigste Mängel und Pannen

Der große BMW zeichnet sich durch eine geringe Zahl von Defekten aus. Ein Problem betrifft die Version mit **Automatikgetriebe**: Bei Überfüllung schäumt das Öl auf und macht sich durch den Überlauf Luft. Spritzt es auf die Auspuffrohre, ist das Auto in Rauch gehüllt. Lästig sind auch durch Überlastung geleerte **Batterien** bei den ersten Baujahren. Verschiedene Änderungen brachten Abhilfe.

Bei den 88er-Modellen wurden undichte **Kühlschläuche** registriert, die Motorüberhitzungen nach sich ziehen können. Defekte an den **Anzeigeinstrumenten** lassen sich oft nur durch kostspieligen Austausch der Platine beseitigen.



Vom ADAC im August 1989 getestet: Chrysler Voyager LE 3,0. Die luxuriös ausgestattete Großraumlimousine glänzt mit einem komfortablen Fahrwerk. Die Verarbeitungsqualität kann dagegen weniger imponieren

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails, erzeugt wenig Lufwiderstand. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Leicht schließende Türen.
Schlecht: Langwieriges Betanken – Benzin sprudelt über. Ungewolltes Aussperren möglich. Keine Halterung für Warndreieck und Verbandskasten. Notreserverad nur für Fahrt bis Werkstatt (max. 90 km/h). Verarbeitung im Detail unbefriedigend.

Kofferraum

Gut: Rückwärtige Sitzbank zur Vergrößerung vorklappbar. Bequemes Beladen. Entriegelungsknopf für Hecktür am Fahrersitz.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat sehr kleiner Kofferraum. Keine Gepäckabdeckung. Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Luxuriöse Innenraumgestaltung. Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m einstellbar. Geräumige Karosserie ermöglicht bequemes Ein- und Aussteigen (keine Türschweller). Fahrersitz elektrisch längs-, höhen- und neigungsverstellbar. Große, teilweise abgeschlossene Ablagen; Flaschenhalter.
Schlecht: Vordersitzgurte ziehen sich beim Abschnallen nicht zurück. Kein Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung am Fahrersitz. Leselampen vorn und hinten, Fußraumbeleuchtung. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad; Servounterstützung. Tempomat. Beide Außenrückspiegel und Vorderfenster elektrisch zu betätigen. Radioanlage mit Cassettenteil. Alle Bedienungselemente besonders leichtgängig; übersichtliches Armaturenbrett. Anzeigen, Kontrollleuchten und Warnsymbole für viele Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten bzw. versehentlichem Steckenlassen des Zündschlüssels akustisches Warnsignal. Sehr übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht. Heckwischer mit Waschanlage. Beleuchtete Spiegel in den Sonnenblenden.
Schlecht: Warnblinkschalter. Die Tasten für beheizbare Heckscheibe und Heckwischer sind versteckt plaziert. Verkleinerndes Bild in den Außenspiegeln. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite vorgesehen.

Sicherheit

Gut: Tank außerhalb des Heckdeformationsbereichs untergebracht. Seitenblinker. Nebelrückleuchten.
Schlecht: Harte, kaum nachgiebige Kante vor den Fahrerknien. Auf den Vordersitzen sich von allein während der Fahrt lockernde Gurte und zu tiefe Kopfstützen; hinten sind keine Kopfstützen und nur Beckengurte montiert.

Fahrverhalten

Gut: Gute Handlichkeit. Serienmäßig Leichtmetallräder. Präzise Lenkung. Gut ansprechende, gefühlvoll dosierbare Bremse.
Schlecht: Servolenkung besonders gefühllos. Beladen: Unsicheres Fahrgefühl durch starkes Kurvengieren.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Fahrwerksfederung; Straßenunebenheiten aller Größenordnungen werden tadellos geschluckt. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Bequeme Vordersitze mit Armlehnen. Unaufdringliches Fahrgeräusch bei allen Geschwindigkeiten (leiser Motor).
Schlecht: Beladen bei großen Bodenwellen starkes Nachschwingen der Karosserie. Lehnen der Rücksitze kurz.

Heizung und Lüftung

Gut: Leistungsstarke Heizungs- und Klimaanlage. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Ausstellfenster im Fond vom Fahrersitz aus zu betätigen. Kräftiges Dreistufen-Gebläse.
Schlecht: Luftverteilung nicht individuell einzustellen. Keine separate Luftmengenregulierung. Keine Innenzirkulation oder Schnellabschaltung der Luftzufuhr möglich.

Wichtige Änderungen

1988 Baureihe in Deutschland mit 2,5-l-(Vierzylinder) und 3-l-Motor (V6) eingeführt.

3/91 Modell überarbeitet. Neu: 3,3-l-Ottomotor, Allradvarianten und langer Radstand (Grand Voyager).

6/92 Turbo-Dieselmotor mit 2,5 l und 87 kW (118 PS) zusätzlich im Angebot. Produktion jetzt in Österreich.

Motorisierung

Welche Alternativen sich bei der Motorsisierung eines gebrauchten Chrysler Voyager bieten, hängt im wesentlichen vom Baujahr ab. 1988 hatte der rauhe 2,5-l-Vierzylinder 74 kW (101 PS) und der 3-l-V6 103 kW (140 PS). Von 1989 bis 1991 legten beide Triebwerke ein paar Kubikzentimeter zu – beim Vierzylinder sank die Leistung allerdings auf 71 kW (97 PS) ab, während der V6 marginal auf 104 kW (141 PS) anwuchs. Der Vierzylinder ist mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe gekoppelt, der V6 ist auch mit einer Viergang-Automatik im Angebot. Ab 1991 erstarkte der Vierzylinder dann auf 73 kW (99 PS) und läuft seitdem harmonischer. Ganz oben ergänzte der 3,3-l-Benziner das Angebot. Er kam ausschließlich mit Automatik, auf Wunsch auch mit Allradantrieb zu den Kunden. Erst seit 1992 wird der sparsamere 2,5-l-Turbodieselmotor mit 87 kW (110 PS) ausgeliefert.

Häufigste Mängel und Pannen

Wer sich für einen gebrauchten Chrysler Voyager interessiert, muß nicht unbedingt mit der Lupe nach Fehlern suchen: Insgesamt hat sich dieser Fahrzeugtyp als ziemlich zuverlässig erwiesen.
Bei der Probefahrt sollte man genau hinhören, ob der Motor normal klingt. Ein Blick unter einen mit **Automatikgetriebe** ausgestatteten Voyager zeigt, ob die **Schaltung** auch wirklich dicht ist.
Bei älteren Fahrzeugen kann die elektronische **Zündung** streiken. Auskunft über die korrekte Funktion wird nur ein Motorprüfstand geben. Bereits nach zwei Jahren Laufzeit kann die **Batterie** stark ermüdet sein – der **Anlasser** sollte auch bei mehrmaligen Startversuchen kurz hintereinander willig durchdrehen. Auffällig ist der starke Reifenverschleiß dieses Modells. Vor der Kaufentscheidung unbedingt beachten: Das zur Zeit noch recht dünne Werkstattnetz von Chrysler.

Karosserie

Gut: Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Befestigungsmöglichkeit für Warndreieck und Verbandkasten. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz. Sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Schlecht: Frontblinker innerhalb stoßgefährdetem Bereich. Tankdeckel nicht abschließbar (nur gegen Aufpreis). Türen ohne Arretierung. Verarbeitung im Detail unbefriedigend.

Kofferraum

Gut: Rücksitz einfach demontierbar. Zugänglichkeit sehr gut (niedrige Kante, große Öffnung). Sichtschutz. Stauraum für Kleinteile in Reserveradmulde.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Boden zerklüftet. Keine Beleuchtung. Offenhalten der Klappe mit unpraktischer Haltestange.

Innenraum

Gut: Auf den Vordersitzen besonders große Kopffreiheit. Große Ablagefächer.
Schlecht: Ein- und Aussteigen durch schmale, ständig wieder zuklappende Türen erschwert. Hakende Sitzlängsverstellung. Einstellrad für Fahrerlehne schlecht erreichbar. Kein geschlossenes Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Griffiges Lenkrad. Pedalanordnung korrekt. Schaltung leichtgängig. Klappfenster praktisch. Tacho übersichtlich. Scheiben



Vom ADAC im August 85 getestet: Der Citroën 2 CV 6 Club – eine viertürige Limousine mit eigenwilliger Karosserie und weit öffnendem Rolldach

neigen nur wenig zur Verschmutzung. Scheinwerfer-Schnellverstellung am Armaturenbrett.
Schlecht: Türöffner im Fond schlecht zu bedienen. Innenleuchte ohne Türkontaktschaltung. Umständliches Anlegen der Sicherheitsgurte vorn und auf der Rückbank. Bei Kurvenfahrt hohe Haltekräfte am Lenkrad. Wischer- und Wascherbetätigung unpraktisch. Abblendlicht ohne Standlichtumschaltung. Radio an unübersichtlicher, während der Fahrt schlecht erreichbarer Stelle. Betätigung der Hupe mittels Lichtschalter. Blinker ohne automatische Rückstellung – kein Tippkontakt. Systemlos übers Armaturenbrett verstreute Schalter. Kontrollleuchten ohne Funktionssymbol. Unübersichtliche Karosserie. Nur eine Scheibenwischergeschwindigkeit. Außenspiegel wirkt verkleinernd. Kein Halogenlicht, Straßenausleuchtung dürftig.

Sicherheit

Gut: Tank an sicherer Stelle. Lenkrad umschäumt.
Schlecht: Stoßstangenhörner und Scheinwerfer vorstehend. Keine Verbundglas-Frontscheibe. Armaturenbrett hart und kantig. Unverkleidete Blechprofile im Kopfbereich. Vorstehendes Ablagefach vor den Beifahrerknien. Statik-Beckengurte für Hintensitzende. Keine Kopfstützen (nur gegen Aufpreis).

Fahrverhalten

Gut: Sichere Kurvenlage (Fahrzeug bremst sich selbst ab). Richtungsstabilität. Keine unangenehmen Lastwechselreaktionen in der Kurve. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Gute Traktion der Antriebsräder auf rutschigem Untergrund. Exakte, ausreichend Fahrbahngefühl vermittelnde Lenkung.
Schlecht: Großer Wendekreis. Stark rückstellende Lenkung. Bremse wegen harten Druckpunkts nur mäßig dosierbar. Voll beladen Neigung zum Nachdrängen mit dem Heck.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Hohes Schluckvermögen. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Sitze komfortabel gefedert.
Schlecht: Bei Querrillen hartes Ansprechen der Federung. Auf Kopfsteinpflaster Vibrationen und Dröhnen. In Kurven stark wankende Karosserie. Beladen Neigung zum Aufschaukeln. Beifahrerlehne nicht verstellbar. Hohes Geräuschniveau während der Fahrt.

Heizung und Lüftung

Gut: Durch senkrechte Scheiben geringe Sonnenaufheizung.
Schlecht: Bedienungselemente unübersichtlich, schlecht erreichbar und unbeleuchtet. Heizwirkung drehzahlabhängig.

Wichtige Änderungen

9/76 2 CV Special mit 17 kW/23 PS.

7/78 2 CV 4 eingestellt; alle Modelle Automatikgurte vorn.

7/79 2 CV Club 21 kW/28 PS.

7/81 2 CV Charleston mit Scheibenbremsen vorn.

8/85 „bleifrei" möglich.

9/89 Import eingestellt.

Motorisierung

Da 2-CV-Fahrer in den meisten Fällen Individualisten sind, legen sie nur wenig Wert auf die Motorisierung. Dementsprechend mager ist auch das Angebot: Ein Motor mit 597 cm³ und 21 kW (28 PS) und eine weitere Version mit demselben Hubraum und 20 kW (27 PS), die bedingt schadstoffarm ist.

Beide Motoren sind zwar sparsam, aber drehzahlunwillig und ziemlich träge. Sei es bei der Beschleunigung (0–80 km/h in 19,2 s) oder bei der Höchstgeschwindigkeit (109 km/h). Das hat natürlich mitunter ärgerliche Folgen: Ein Überholvorgang wird meist zur Qual, und nicht zuletzt deswegen wird die „Ente" vielfach als „rollendes Verkehrshindernis" gescholten.

Häufigste Mängel und Pannen

Die **Motoren** des 2 CV gaben oft Anlaß zu Klagen. Bei allen Jahrgängen traten Motorschäden auf, meist durch Überhitzung. Wer das vermeiden will, sollte seinen Gasfuß zügeln und hohe Drehzahlen vermeiden.

Daß die meisten Motoren Öl verlieren, scheint ihnen wenig auszumachen. Versuchen Sie beim Kauf trotzdem herauszufinden, wo das Öl herkommt, denn ganz ohne Schmierstoff läuft auch beim 2 CV nichts.

Ölundichtigkeiten gibt es auch immer wieder bei den **Getrieben**. Zu größeren Schäden kam es aber deswegen nicht. Im **Kühlsystem** (83–84) gab es öfter gebrochene Lüfterräder, und bei den Jahrgängen 87–88 gab die mechanische **Kraftstoffpumpe** recht oft ihren Geist auf.

Die **Zündanlagen** sind bei allen Jahrgängen sehr anfällig gegen Feuchtigkeit (Kontaktspray) und die **Kontaktstecker** sowie die **Zündkabel** waren immer wieder lokker oder defekt. Im Notfall kann hier ein Pannenband helfen.

Defekte gab es bei allen Baujahren am **Generator** bzw. am **Regler**, und die Manschetten der **Antriebswellen** (ab 1984) waren eingerissen bzw. undicht. Hier kann nur eine Fachwerkstatt reparieren.

Die **Bremsen** zeigten sich wenig standfest, hatten eine ungleichmäßige Wirkung und waren durch undichte Antriebsmanschetten oder durch Motor- bzw. Getriebeöl oft verschmutzt.

Bei den vorderen **Radaufhängungen** gab es des öfteren ausgeschlagene Lenkgelenke, Spurstangen und Lenkhebel.

Besonders beachten sollte man die **Lenkung**. Durch Korrosion entstanden Brüche am Übergang von der Lenksäule zum Lenkgetriebe. Vorsicht, das bedeutet Unfallgefahr!! Auch hier unbedingt einen Fachmann zu Rate ziehen.

Bei allen Baujahren traten an der Karosserie Spannungen auf. Das führte sehr oft zu geplatzten Windschutzscheiben.

Ein großes Problem ist der Rost. Schon bei jüngeren Fahrzeugen gab es starke Korrosionen. Besonders an den Kotflügeln, an Längsholmen, Bodenblech, Türen und Stoßstangen, Bremsleitungen, Auspuffanlagen etc.

Was noch besonders auffiel: 2-CV-Fahrer scheinen wenig Wert darauf zu legen, ein sauberes und gepflegtes Fahrzeug zu besitzen. Die meisten waren in einem ausgesprochen schlechten Zustand.

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie (Schrägheck, dreitürig). Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutz. Weit öffnende, leicht schließende Türen.
Schlecht: Langwieriges Betanken; Tankdeckel nicht abschließbar. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Dachtransport nur mit Spezialträger. Nachbehandlung für sechs Jahre Rostgarantie kostenpflichtig. Stellenweise nachlässige Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – klappbare Rücksitzlehne. Bequemes Beladen. Praktisches Format; ebene Flächen.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Bei geklappter Rücklehne können Koffer nach vorn rutschen. Geteilte Rücksitzlehne nur gegen Aufpreis. Wände unverkleidet. Kein Ablagefach. Öffnen der Hecktür nur mit Schlüssel.

Innenraum

Gut: Auf allen Sitzen große Kopffreiheit (Fahrersitz für Personen bis ca. 1,80 m einstellbar). Außergewöhnlich viele und praktische Ablagen.
Schlecht: Übertrieben hohe Sitzposition auf den Vordersitzen; beim Aussteigen Gefahr des Kopfanstoßens am Dach. Zustieg nach hinten und Aussteigen sehr beschwerlich. Statikgurte im Fond verheddern leicht. Kopfstützen rutschen beim Herausziehen aus der Verankerung. Scharfkantiger Öffner am Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Hebel und Schalter der meisten Hauptfunktionen funktionell. Besonders viele Kontrollleuchten. Sehr gute Rundumsicht und übersichtliche Karosserie. Heckscheibenwischer mit Intervall und Waschanlage.
Schlecht: Bei Kurvenfahrt hohe Haltekräfte am Lenkrad. Choke schlecht erreichbar und schwergängig. Außenspiegel schlecht einzustellen (schwergängiger Hebel). Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Betätigung der Hupe mittels Blinkerhebel. Schalter für Warnblinker und Heckscheibenheizung zu tief und ohne Auffindbeleuchtung. Benzinuhr stark voreilend, schwankender Zeiger. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Kleines Wischerfeld (Einblatt-Scheibenwischer).



Vom ADAC im Juli 87 getestet: Citroën AX, ein origineller, leichtgewichtiger und ausgesprochen sparsamer Kleinwagen. Es gibt eine drei- und eine fünftürige Version. Die praktische Heckklappe besteht aus Kunststoff

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb des Heckdeformationsbereichs. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert.
Schlecht: Armaturenbrett und Fensterpfosten hart und kantig. Auf den Rücksitzen ungünstige Gurtgeometrie. Kopfstützen nur für Personen bis maximal 1,60 m Körpergröße ausreichend. Gurte der Vordersitze verklemmen sich leicht am Sitzhebel. Beim Seitenaufprall: seitlich geringer Kopfabstand zur Dachkante.

Fahrverhalten

Gut: Handliches Fahrzeug mit gutmütigen Fahreigenschaften. Sehr guter Geradeauslauf. Fahrstabilität in Kurven – kaum Lastwechselreaktionen. Gute Spurstabilität auf unebener Fahrbahn. Lenkung sehr exakt und feinfühlig.
Schlecht: Lenkrad stellt stark zurück und flattert auf schlechter Straße. Bremse wegen harten Druckpunkts nur mäßig dosierbar.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung – hohes Schluckvermögen. Fahrzeug liegt auch bei größeren Unebenheiten ruhig auf der Straße. Vordersitze komfortabel gefedert. Rücksitzlehne zweifach neigungsverstellbar.
Schlecht: Bei Querrillen hartes Anfedern. Vordersitze bieten seitlich wenig Halt; kurze Sitzfläche. Bei schneller Autobahnfahrt recht hohes Geräuschniveau im Innenraum; schon in niedrigster Stufe aufdringlich laut heulendes Geräusch des Heizungsgebläses.

Heizung und Lüftung

Gut: Luftverteilung individuell regulierbar; viele Düsen. Extradüsen zur Entfrostung der Seitenscheiben. Zusätzliche Be- und Entlüftung durch ausstellbare Rückfenster.
Schlecht: Keine separate Luftmengenregulierung. Gebläse nur zweistufig. Luftdüsen im Armaturenbrett verursachen starken Zug. Keine Umluft- oder Schnellabschaltung der Luft.

Wichtige Änderungen

3/87 Neue Modellreihe mit drei Türen.

9/87 Alle Modelle mit Servobremse.

9/88 Fünftüriges Modell; Automatikgurte auch im Fond; AX 11 Tecnic: geregelter Kat, Elektronik-Vergaser.

2/89 Neues Modell mit Dieselmotor.

8/91 Modellreihe überarbeitet. Neu: allradgetriebene Version.

4/92 Dieselmotor mit Kat (1360 cm³, 37 kW/50 PS)

Motorisierung

Für den Citroën AX stehen acht Otto-Motoren zur Wahl. Vom 947-cm³-Triebwerk mit 30 kW (42 PS) bis zum 1,4-Liter-Motor mit 62 kW (84 PS). Sie sind durchweg spritzig, drehfreudig und verbrauchsgünstig. Meistgekaufte Version: 1116 cm³, 40 kW (55 PS). Der AX-Diesel-Motor 1351 cm³, 38 kW (52 PS), ist sehr sparsam und ab 4/92 auch Kat-gereinigt seitdem mit 50 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Beim Citroën AX gibt es seit seiner Einführung im Jahre 1987 bis zum Baujahr 89 **Motorschäden** wegen Überhitzung bzw. durchgebrannter **Zylinderkopfdichtungen** durch defekte **Thermoschalter** und geplatzte **Kühlwasserschläuche**.

Danach gab es meist nur noch kleinere Schäden. So zum Beispiel abgenutzte, lockere, korrodierte und recht feuchtigkeitsempfindliche **Kontaktstecker**, feuchte **Zündanlagen** und **Zündkerzen** (ab 92 geänderte Kerzen), defekte **Zündschlösser** und erstaunlich viele defekte **Zündmodule**. Seit Mai 88 sind diese Module laut Citroën verbessert worden und deutlich weniger anfällig als vorher.

Auch über die **Karosserie** gab es anfangs diverse Klagen. So lösten sich beispielsweise die Kunststoff-Dachleisten, und das **Heckklappenschloß** fiel durch ein defektes Gestänge aus. Auch diese Mängel wurden rasch ausgemerzt: 1987 und 1988 wurden eine ganze Reihe von Veränderungen an Karosserie und Technik des AX durchgeführt. Seitdem gibt es kaum noch Beanstandungen. Insgesamt sind die AX-Besitzer mit ihren Fahrzeugen sehr zufrieden, und der Kauf eines Citroën AX – besonders ab Baujahr 90 – kann durchaus empfohlen werden.

Karosserie

Gut: Stoßfänger flexibel; seitlich breite Schutzleisten. Frontblinker außerhalb des stoßgefährdeten Bereichs. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Motorhaube. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Schlecht: Schwache Türarretierung. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Lieblose Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Kofferraum durch Vorklappen des Rücksitzes vergrößerbar. Bequemes Beladen. Format günstig; Boden eben. Geklappter Rücksitz schützt gegen Vorrutschen der Koffer. Gepäckabdeckung.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Ordnen der Gurte beim Zurückklappen der Sitzbank schwierig. Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personengröße bis etwa 1,75 m einstellbar. Besonders große Kopffreiheit auf allen Sitzen. Ein- und Aussteigen vorn bequem. Leichtgängige Sitz-Längsverstellung. Praktische Ablagen.
Schlecht: Im Fond geringe Kniefreiheit. Einstellen der Vordersitze erfordert viel Kraft. Kein Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Griffiges, gut angeordnetes Lenkrad. Pedalanordnung korrekt. Schalthebel liegt gut zur Hand. Schaltung sehr leichtgängig und exakt. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen.
Schlecht: Beifahrertür nur mit Schlüssel zu entriegeln. Bei Kurvenfahrt hohe Haltekräfte am Lenkrad. In zentraler Einheit zusammengefaßte Bedienungselemente sehr gewöhnungsbedürftig. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Huptaste nicht im Lenkrad. Blinker ohne automatische Rückstellung – kein Tippkontakt. Schalter am Armaturenbrett unbeleuchtet.



Vom ADAC im August 85 getestet: Der Citroën Visa II Super E. Der fünftürige Kompaktwagen Visa wurde von 79–88 angeboten und war unter anderem auch als Diesel- und Sportmodell erhältlich

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Seitenblinker. Nebelrückleuchte. Lenkrad umschäumt.
Schlecht: Tank im Heckdeformationsbereich. Verbundglas-Frontscheibe nicht serienmäßig. Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden; Kanten im Kniebereich. Gurtgeometrie im Fond ungünstig. Kopfstützen nur für Personengröße bis 1,70 m ausreichend und nachgiebig.

Fahrverhalten

Gut: Besonders guter Geradeauslauf. Sehr gute Richtungsstabilität bei Schnellfahrt. Lastwechsel in der Kurve gering. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Sehr exakte, ausreichend feinfühlige Lenkung.
Schlecht: Stark rückstellende Lenkung, zusätzliche Verstärkung beim Gasgeben.

Fahrkomfort

Gut: Komfortabel abgestimmtes Fahrwerk. Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Guter Abrollkomfort. Sehr hohes Schluckvermögen – feinfühliges Ansprechen.
Schlecht: Nachgiebige, zuwenig Körperhalt bietende Vordersitze. Unbequeme Rücksitzlehne (dünne Polsterung).

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente gut erreichbar. Temperatur fein dosierbar. Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar. Luftdüse für Fond.
Schlecht: Heizungsbedienung unbeleuchtet. Gebläse nur zweistufig. Bei Defrosterstellung Zugerscheinung.

Wichtige Änderungen

3/79 Neue Modellreihe vorgestellt.
3/81 VISA II eingeführt.
7/83 Plein Air: fast schon ein Cabrio.
7/84 Neu: Diesel-Motor, neues Armaturenbrett, Einschlüsselsystem.
3/85 GTI eingeführt.
9/85 Bleifreier Kraftstoff freigegeben.
9/88 Produktioneingestellt.

Motorisierung

Die Motorisierungsmöglichkeiten für den Visa reichen von 24 kW (33 PS) bis 76 kW (104 PS). Katalysatormotoren wurden für den Visa leider noch nicht angeboten. Besonders empfehlenswert sind die schadstoffarmen Benziner mit 35 kW (48 PS) und 44 kW (60 PS) sowie der laufruhige, kräftige und sparsame Diesel mit 44 kW (60 PS). Die GT-Version mit 58 kW (80 PS) kann motorisch nicht überzeugen, während der GTI mit 76 kW (104 PS) zwar schnell und sparsam, aber auch nur geübten Fahrern zu empfehlen ist. Die Zweizylindermotoren sind heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen.

Häufigste Mängel und Pannen

Wer Motor-Pannen beim Visa vermeiden will, sollte vor allen Dingen die Zweizylindermotoren meiden. Die aus dem 2CV stammenden Aggregate erwiesen sich im schwereren Bruder oft als überfordert und gaben ihren Geist auf. Bei den Vierzylindern gab es diesbezüglich keine Probleme.

Gefeit vor dem Liegenbleiben ist man trotzdem speziell in älteren Visas nicht, denn die gesamte **Elektrik** einschließlich **Beleuchtung** stellte sich als echter Schwachpunkt dieses Modells heraus. Durch unzureichenden Schutz gegen Feuchtigkeit und Korrosion sowie qualitativ schlechte Bauteile gibt es hier ständig Ärger. Wer einen gebrauchten Visa kauft und etwas handwerkliches Geschick besitzt, sollte die wichtigsten **Steckverbindungen** überprüfen und mit Fett und Kontaktspray der Korrosion zu Leibe rücken. Die **Motoren** sollte man ansonsten lediglich auf Öldichtigkeit überprüfen.

Zweites Problem bei älteren Visa ist der Rost. Nicht nur weniger wichtige Karosserieteile wie **Türen**, **Kotflügel** und **Stoßstangen**, sondern auch tragende Teile und **Scheinwerfer** oder die **Auspuffanlage** litten beim kleinen Citroën schon früh und außergewöhnlich stark unter der braunen Krankheit. Wer als Käufer eines gebrauchten Visa auf längere Haltbarkeit und Verkehrssicherheit Wert legt, sollte im Zweifelsfall vor dem Kauf lieber eine Gebrauchtwagen-Untersuchung beim ADAC machen lassen.

Mechanische Probleme beschränken sich bei den Vierzylindern weitgehend auf ausgeschlagene **Kugelköpfe** der **Spurstangen** bei den stärkeren Modellen (erkennbar an zu viel Spiel und eventuell leichten Geräuschen beim Lenken im Stand). Hier schafft die Werkstatt relativ günstig und fachgerecht Abhilfe.

Weder für einen TÜV-Besuch noch für das Parken an steilen Abhängen ist die oftmals zu schwach oder ungleichmäßig wirkende **Handbremse** geeignet. Fahrer der Jahrgänge 85–87 müssen gelegentlich mit geplatzten **Windschutzscheiben** aufgrund von Karosserieverspannungen rechnen.



Vom ADAC im August 1991 getestet: Der Citroën ZX hat seine Stärken vor allem in dem hervorragenden Fahrwerk sowie in einem sehr variablen Kofferraum. Seit Ende 1992 ist er auch als Dreitürer zu haben

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger; seitliche Stoßschutzleisten. Öffnen und Schließen der Türen mit geringem Kraftaufwand. Reserverad von außen gut zugänglich und platzsparend unter dem Kofferraumboden. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Keine Maßnahme gegen Verschmutzung der Türschweller. Schwache Türarretierungen. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Nur für Radwechsel ausreichendes Bordwerkzeug; Wagenheber korrosionsgefährdet unter dem Kofferraumboden.

Kofferraum

Gut: Sehr niedrige Ladekante und große, sehr weit öffnende Hecktür. Volumensvergrößerung unter Beibehaltung der hinteren Sitze möglich, Rücksitzbank kann vorgeschoben, die Rücksitzlehnen können in senkrechter Position fixiert werden. Sehr gut nutzbares Format. Recht hohe Zuladung möglich. Beleuchtung. Gepäckraumabdeckung.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleines Volumen (bei völlig zurückgeschobenem Rücksitz). Keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Entriegelung der Rücksitzlehnen nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Geräumige Karosserie; Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m Größe einstellbar. Vorn sehr bequemes Ein- und Aussteigen. Einfaches Einstellen der Sitze. Zeitlos sachliches, gefälliges Interieur; gute Verarbeitung. Vorn Türfächer.
Schlecht: Kopfstützen rutschen beim Einstellen leicht aus der Verankerung. Handschuhfach unbeleuchtet und nicht abschließbar. Hinten umständliches Angurten und keine Ablagemöglichkeit.

Bedienung und Sicht

Gut: Wichtige Funktionen griffgerecht und funktionell in Kombihebeln; höheneinstellbares Lenkrad; gut angeordnete Pedale und leichte, exakte Schaltung. Übersichtliche Schalter und große, gut ablesbare Instrumente. Kontrolleuchte für Ölstandsniveau. Vorn und hinten Wisch-/Wasch-Automatik und Intervallschaltung. Radio an übersichtlicher Stelle, für Diebstahlschutz abdeckbar mit Klappe. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Abschalten des Lichts. Großes Sichtfeld des Fahrers. Helles Scheinwerferlicht.
Schlecht: Verkleinernde, rechts nur vom Beifahrersitz aus einstellbare Außenspiegel. Hintere Seitenfenster lassen sich nicht vollständig öffnen. Durch Einarmwischer begrenztes Sichtfeld. Hupkontakt im Blinkerhebel. Keine Außenlicht-Kontrollleuchte. Im Rücksitzraum keine separate Beleuchtung und kein Türkontaktschalter für die Frontleuchte.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront, nachgiebige Stoßfänger, teilversenkte Wischer und versenkte Türgriffe reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Umschäumtes Lenkrad mit Prallfläche. Einwandfrei angeordnete Vordersitzgurte.
Schlecht: Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie. Kantiger Gurtbeschlag der Vordersitze nah am Kopf. Kopfstützen der Vordersitze nur für Personen bis ca. 1,75 m Größe ausreichend. Hinten keine Kopfstützen erhältlich, im Hüftbereich ungünstige Gurtanordnung und Türen-Kindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Fahrverhalten

Gut: Besonders stabiler Geradeauslauf. Problemloses, untersteuerndes Kurvenverhalten. Spontan sowie gleichmäßig ansprechende, zielgenaue Lenkung; guter Lenkkontakt zur Fahrbahn. Spontan ansprechende, fein dosierbare Bremse.
Schlecht: Sehr starke Lenkradrückstellung – bei versehentlichem Loslassen der Lenkung in der Kurve Zurückschlagen in die Gegenrichtung.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Feder-/Dämpferabstimmung; geschmeidiges Abfedern aller Fahrbahnunebenheiten. Gut gedämpfte Aufbauschwingungen (kein Nikken). Körpergerechte, ausgewogen straff gefederte Vordersitze (Rücksitzlehnen in der Neigung einstellbar); entspannte Sitzposition des Fahrers. Selbst bei Schnellfahrt kaum Windgeräusche.
Schlecht: Fahrer hat keine bequeme Abstellfläche für das linke Bein. Dominantes, aufdringliches Motorgeräusch.

Heizung und Lüftung

Gut: Praktische Bedienung. Schnell ansprechende, fein regulierbare Heizung. Individuelle Luftverteilung möglich; Armaturenbrett-Luftauslässe am Heizsystem mit angeschlossen. Luftausströmer im Fußraum hinten. Luftmenge mit Vierstufen-Gebläse gut regulierbar.
Schlecht: Unbeleuchtete Hebel der Armaturenbrettausströmer. Schwache Belüftung. Staub- und Pollenfilter nicht lieferbar. Keine Umluftschaltung und kein Schalter für schnellen Außenluftstopp.

Wichtige Änderungen

9/91 Modellreihe in Deutschland eingeführt. Fünftürige Schräghecklimousine mit Benzinmotoren (1,4 l, 1,6 l und 1,9 l).

3/92 1,9-l-Dieselmotor.

8/92 2-l-Benzinmotor.

11/92 Ergänzung durch dreitürige Variante. Neue Motoren: 1,8-l- und 2-l-16V-Benziner sowie 1,9-l-Turbodiesel im Angebot.

Motorisierung

Die Angebotsbreite der Motorisierung ist beim Citroën ZX weit gespannt. Je nachdem, wie man dieses Auto der Golf-Klasse einsetzen will, kann man bei den Benzinmotoren vom 1,4 l mit 55 kW (75 PS) bis zum 2-l-16V mit 112 kW (152 PS) alles haben. Der 1,6 l mit 65 kW (88 PS) sowie der 1,9 l mit 88 kW (120 PS) bzw. ab Baujahr 1992 der 2,0 l mit 89 kW (121 PS) sind auch mit Automatikgetriebe auf dem Markt. In den meisten Fällen wird gerade der 1,6-l-Benzinmotor den besten Kompromiß darstellen. Der 1,8-l-Motor fällt mit seinen 74 kW (101 PS) bereits in die Versicherungsklasse bis 115 PS.

Die Fans exzellent laufruhiger und sparsamer Dieselmotoren sind mit dem 1,9-l-Sauger und 47 kW (64 PS) oder mit dem 1,9-l-Turbo und 66 kW (90 PS) sehr gut bedient.

Häufigste Mängel und Pannen

Wer den beim Citroën ZX manchmal auftretenden Defekten an der elektronischen **Benzin-Einspritzanlage** auf die Schliche kommen will, hat schlechte Karten. Diese Defekte treten plötzlich und ohne Vorwarnung auf – auch ein Motortest-Gerät wird präventiv kaum Alarm schlagen. Einen Bock hat Citroën bei der Konstruktion der Kraftstoff-Anlage geschossen: Weil die Ansaugleitung im Tank so ungünstig plaziert wurde, kann das Tankvolumen nicht komplett genutzt werden. Es bleibt immer ein Rest als „Bodensatz" im Tank zurück. Ab und zu fällt die **Elektrik** wegen des abgefallenen Hauptstromkabels aus – Blasen im Kühlwasser-Ausgleichsbehälter oder Wasserdampf im Abgas deuten auf eine durchgebrannte **Zylinderkopfdichtung** (Baujahr 91) hin.

Karosserie

Gut: Stoßfänger kräftig und großflächig; Seitenschutz. Geschützte Lage der vorderen Blinkleuchten. Tank abschließbar. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Kofferraum. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz. 6 Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Schlecht: Keine Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten. Verarbeitung der Karosserie im Detail unbefriedigend.

Kofferraum

Gut: Zusätzliches Vergrößern durch Vorklappen der Rücksitzbank. Zugänglichkeit sehr gut (tiefe Ladekante, große Öffnung). Format sehr günstig, glatte Flächen. Geklappter Rücksitz verhindert Vorrutschen der Koffer. Gepäckabdeckung. Auskleidung vollständig. Seitlich Ablagemulden vorhanden. Beleuchtung bei geöffneter Hecktür.
Schlecht: Ordnen der Gurte beim Zurückklappen der Sitzbank recht umständlich.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personengröße bis ca. 1,85 m einstellbar. Viel Platz und bequemes Ein- und Aussteigen; hinten besonders große Kniefreiheit. Handschuhfach ausreichend groß und praktisch.
Schlecht: Einstellen der Vordersitze erfordert viel Kraft. Außer Handschuhfach kaum Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralschlüssel. Lenkrad, Pedale und Schalthebel sehr gut



Vom ADAC im Juli 87 getestet: Der Citroën BX 19, eine fünftürige Limousine. Seit 1985 gibt es den BX auch als Break mit viel Stauraum

angeordnet. Kraftaufwand am Bremspedal auch bei starker Bremsung gering. Schaltung leichtgängig. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Kontrollleuchten übersichtlich und für viele Funktionen eingerichtet. Waschdüse für Frontscheibe im Wischerblatt.
Schlecht: Lenkung erfordert Kraftaufwand. Choke nur durch weites Vorbeugen erreichbar. Außenlicht ohne Standlichtumschaltung. Blinker ohne automatische Rückstellung. Schalter für viele wichtige Funktionen unübersichtlich angebracht und daher schlecht zu bedienen. Tacho und Tankuhr schlecht ablesbar. Einblatt-Scheibenwischer läßt große Fläche der Frontscheibe ungewischt.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Glatte Flächen. Tank sicher über der Hinterachse. Seitenblinker. Verbundglas-Frontscheibe. Lenkrad umschäumt. Glattflächige Konturen im Innenraum.
Schlecht: Kopfstützen nur für Personengröße bis 1,70 m ausreichend und sehr weich.

Fahrverhalten

Gut: Besonders gute Richtungsstabilität auch bei hohem Autobahntempo. Sicheres Fahrgefühl. Keine unangenehmen Lastwechselreaktionen in der Kurve. Exakte, ausreichend Fahrbahngefühl vermittelnde Lenkung. Bremse wirkungsvoll und spurstabil. Auch bei voller Beladung sichere Straßenlage.
Schlecht: Träges Handling durch Kurvenunwilligkeit. Stark rückstellende Lenkung (zusätzliche Verstärkung beim Gasgeben). Auf schlechter Straße schüttelndes Lenkrad. Bremse wegen hartem Druckpunkt nur mäßig zu dosieren.

Fahrkomfort

Gut: Abstimmung der Federung und Dämpfung sehr ausgewogen. Auch auf schlechter Straße mit großen oder kleinen Unebenheiten ausgezeichnetes Schluckvermögen. Niveauregulierung für konstante Bodenfreiheit. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Im Fond sehr bequeme Sitze. Windgeräusche gering.
Schlecht: Rückenunterstützung und Seitenhalt der Vordersitze gering, Federung weich und nachgiebig. Sitzbezug wenig atmungsaktiv. Bei höherer Drehzahl und Schnellfahrt lauter Motor.

Heizung und Lüftung

Gut: Skalenbeleuchtung. Temperatur fein einstellbar. Luftverteilung individuell regulierbar. Extradüsen für Seitenscheibenentfrostung. Seitlich zusätzliche Frischluftdüsen. Luftmenge mit Gebläseregler regulierbar. Gebläse dreistufig.

Wichtige Änderungen

4/83 Neue Modellreihe vorgestellt.

7/83 Diesel-Motoren.

11/84 19 GT eingeführt.

9/85 Break-Modelle.

3/86 Viergang-Automatikgetriebe auch für Diesel.

6/86 Neuauflage der Modellreihe, Kat für BX 19GT, BX 19TRI (TRS).

9/87 GTI 16V mit 116 kW/160 PS.

2/88 Ungeregelter Kat für 14 TRE, 16RI.

5/88 GTI 16V mit ger. Kat.

9/88 Servolenkung bei Break und Diesel Serie.

1/89 BX 14 Classic mit geregeltem Kat.

9/89 Allrad-Antrieb.

10/90 Turbodiesel mit Kat und GTI mit Allradantrieb.

6/93 Import eingestellt. Neues Modell Xantia.

Motorisierung

Die Motorenpalette des BX, die einzelne Versionen mit bestimmten Ausstattungsvarianten koppelt, ist ebenso groß wie unübersichtlich. Der Interessent sollte sich also vor dem Kauf eines BX über Leistungswünsche und Umweltengagement im klaren sein. Die 1350er-Motoren des BX 14 sorgen bereits für ausreichend zügige Fortbewegung. Wer auf souveräneres Fahren Wert legt, ist mit den 1600ern des BX gut beraten, die in der Einspritzversion auch schon einige Jahre mit Kat erhältlich sind. Besonders harmonische und sparsame Antriebsquellen sind die Diesel-Versionen.

Häufigste Mängel und Pannen

Wer den praktischen und komfortablen Mittelklassewagen von Citroën gebraucht erwerben will, sollte eine gründliche Untersuchung des Wunschautos nicht scheuen.

Motor und **Getriebe** des BX fielen bis zum Baujahr 85 durch überdurchschnittlich häufige Öluridichtigkeit auf. Bis zum Baujahr 86 war oft das **Kühlsystem** undicht, und defekte Thermoschalter führten zu einem Schaden an der **Zylinderkopfdichtung**. Stand der Kühlflüssigkeit und (bei der Probefahrt) Wassertemperatur beachten! Die **Elektrik** macht auch öfter unangenehm von sich reden: Defekte elektrische **Kraftstoffpumpen** (besonders die Einspritzer des Baujahres 87), defekte **Steuergeräte** und lose **Kabelstecker** sorgten häufiger für unfreiwillige **Standpausen**.

Auch der Sektor **Radaufhängung/Lenkung** bedarf einer genauen Prüfung. Gerissene Manschetten an den **Antriebswellen** können Folgeschäden an den Gelenken nach sich ziehen. Ungewöhnlich häufig fanden sich beim BX ausgeschlagene **Lenkgelenke** und defekte **Lenkhebel** (Lenkung auf zu viel Spiel und Geräusche im Stand überprüfen!). Schließlich sollte der Kaufinteressent einen scharfen Blick auf die **Zentralhydraulik** für die **Federung** werfen. Ist sie undicht, hat das meist teure Reparaturen zur Folge.

Ungleichmäßig ziehende **Betriebs-** und **Handbremsen** lassen sich beim BX immer wieder feststellen, ebenso stark verschlissene **Bremsscheiben** an relativ neuen Fahrzeugen (letzteres ist an starker Riefenbildung auf den Scheiben zu erkennen).

Rost stellt beim BX kein großes Problem dar (nur auf Türen bei älteren Autos achten). Bei älteren Modellen findet sich öfter eine **Auspuffanlage**, die durch Korrosion bereits undicht ist oder bald unbrauchbar werden wird.

Generell ist der Käufer eines BX sicherlich gut beraten, wenn er sich nach einem Modell ab Baujahr 87 umsieht – zu diesem Zeitpunkt hatte die Baureihe deutlich an konstruktiver Reife und technischer Zuverlässigkeit gewonnen.

Karosserie

Gut: Nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestylte Karosserie. Seitliche Schutzleisten. Tankverschluß mit Zentralverriegelung gekoppelt. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Verarbeitung im Detail unbefriedigend.

Kofferraum

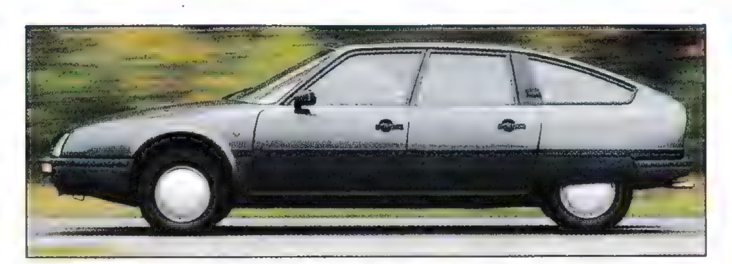
Gut: Sehr niedrige Ladekante. Format günstig; Boden eben. Auskleidung, Beleuchtung bei geöffneter Kofferklappe. Verschluß mit zentraler Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Keine Ablagefächer. Schließen durch fehlenden Griff erschwert.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personengröße bis ca. 1,85 m einstellbar. Ein- und Aussteigen vorn bequem. Im Fond besonders große Kniefreiheit.
Schlecht: Ein- und Aussteigen hinten wegen schmaler Türen beengt. Einstellen der Fahrersitzhöhe erfordert viel Kraft. Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen. Klappe des Handschuhfachs gibt nur schmale Öffnung frei.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Helle Innenleuchte; Lesestrahler. Lenkrad, Pedale und Schalthebel sehr gut angeordnet. Lenkrad stellt auch im Stand selbsttätig in Nullage zurück. Schaltung sehr leichtgängig und exakt. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Vorderfenster elektrisch zu betätigen. Wichtige Bedienhebel zentral in Einheiten zusammengefaßt. Kontrollleuchten für alle wichtigen Funktionen. Ölstand- und Bremsbelagkontrolle vom Fahrersitz aus. Großes Sichtfeld. Einblatt-Scheibenwischer mit Waschdüse im Wischerblatt. Große Rückspiegel.
Schlecht: Zündschlüssel links vom Lenkrad unpraktisch. Blinker ohne automatische Rückstellung – kein Tippkontakt.



Vom ADAC im Juni 84 getestet: Citroën CX 2,0 Pallas. Ungewöhnlich lange wurde dieses Modell als Limousine (15 Jahre) und Kombi (17 Jahre) gebaut

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Seitenblinker, Nebelrückleuchte. Armaturenbrett und Lenkrad gepolstert.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Kopfstützen nur für Personengröße bis 1,75 m einstellbar.

Fahrverhalten

Gut: Auch bei hohem Autobahntempo besonders gute Richtungsstabilität. Keine unangenehmen Lastwechselreaktionen in der Kurve. Durch sehr direkte Servolenkung leichtes Einparken. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Gute Traktion der Antriebsräder – auch auf Schneestraße. Geringe Seitenwindempfindlichkeit. Bremse sehr wirkungsvoll und spurstabil.
Schlecht: In nasser Kurve Neigung zum Ausbrechen. Bei schneller Autobahnfahrt zu spontanes Lenkansprechen; starke Rückstellung.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Unebenheiten aller Größenordnungen werden fein abgefedert.
Schlecht: Sitzlehnen wenig körpergerecht.

Heizung und Lüftung

Gut: Skalenbeleuchtung. Kräftige Heizung. Automatisches Einschalten vorgewählter Innenraumtemperatur. Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar. Entfrostermöglichkeit für Seitenscheiben. Kräftiges Dreistufen-Gebläse.
Schlecht: Bedienelemente nicht im Blickfeld. Im Sommer starke Aufheizung durch sehr schräge Scheiben.

Wichtige Änderungen

9/74 Neues Modell vorgestellt.

1/75 CX 2200, CX 2200 D eingeführt.

9/76 Kombi CX 2200 D Break eingeführt.

9/77 CX 2200 D Pallas, CX 2200 Break D Familiale Super, CX 2400 Break Familiale Super eingeführt; CX Prestige mit Vergaser-Motor eingestellt.

1/78 Neu: CX 2400 C-Matic, CX 2500 D Pallas, Confort, Break Super, Familiale Super.

7/78 CX 2000 Super, CX 2200, CX 2200 D eingestellt; CX 2400 GTI, Pallas, CX 2500 D Confort neu.

7/79 CX Reflex, Athena, Break Reflex eingeführt; Fünfgang-Getriebe bei allen Modellen mit 2,4-l-Motor.

9/82 Alle Modelle mit Zentralverriegelung sowie elektrischen Fensterhebern vorn ausgerüstet.

7/84 CX 25 RI und CX GTI Turbo eingeführt.

8/85 Baureihe überarbeitet (Serie II).

9/86 Einspritzmodelle, einschließlich Turbo, mit geregeltem Katalysator.

9/86 CX 20 RE, RE Break, Limousine RI entfallen.

3/87 88-kW-Turbo-Dieselmotor eingeführt.

9/87 CX 25 D Lang Turbo 2.

9/89 Limousine durch XM-Modelle ersetzt.

12/91 Kombi eingestellt.

Motorisierung

Ein Citroën CX lebt weniger vom Motor als vom Fahrgefühl. So ist denn der Zweiliter mit 78 kW (106 PS) eine durchaus angemessene Einstiegsmotorisierung. Wer jedoch ein souveräneres Fahrgefühl schätzt, dem sei der CX 25 mit 100 kW/136 PS empfohlen (0-100 km/h 9,2 s, Höchstgeschwindigkeit knapp 200 km/h), den es ab Baujahr 87 auch mit Kat gibt (89 kW/121 PS). Die Turbomodelle sind schnell, aber durstig. Wie immer bei Citroën eine überzeugende Alternative: die Dieselmotoren. Sei es als Sauger mit 54 kW (74 PS) oder als Turbo mit oder ohne Ladeluftkühler, die Selbstzünder gefallen auch im großen CX.

Häufigste Mängel und Pannen

Ebenso groß wie die Individualität des CX ist auch seine Anfälligkeit. Die 2,2- und 2,4-Liter-Motoren der Baujahre vor 1985 zeigten sich häufig durch mangelnde **Kühlung** überfordert. Defekte **Zylinderkopfdichtungen** oder gar größere **Motorschäden** waren die Folge. Dieselmotoren ab Baujahr 85 zeigen gelegentlich durch starke Geräusche Unregelmäßigkeiten an. Alle Jahrgänge haben einen Hang zum **Ölverlust** durch Undichtigkeiten.

Das schlimmste Problemfeld im alltäglichen Umgang mit dem CX stellt die **Elektrik** dar. Dort gibt es keine Ursache, wegen derer die eigenwillige Limousine nicht schon liegengeblieben wäre. Seien es **Zündung**, **Generator**, **Regler**, **Anlasser**, **Magnetschalter** oder einfach lose **Kabelverbindungen** – mit der Gefahr eines „Elektrowurms" scheint der CX-Besitzer leben zu müssen. So bleibt hier nur der Rat zu häufiger Kontrolle von **Kabelverbindungen** und der **Lichtanlage** – besonders bei älteren Fahrzeugen.

Die **Radaufhängung** sollte besonders auf Korrosion und ausgeschlagene **Gelenke** an der Vorderachse hin überprüft werden (auch bei neueren Fahrzeugen). Bei älteren Jahrgängen empfiehlt sich eine Dichtigkeitskontrolle der **Zentralhydraulik** für die **Federung**, um teuren Reparaturen vorzubeugen. Ungleichmäßig ziehende **Bremsen** (Vorderachse und Handbremse) beeinträchtigen beim CX ebenso die Verkehrssicherheit wie stark rostende **Bremsleitungen**.

Bleibt noch die Karosserie: Der Rostbefall ist beim CX besonders an allen **Kanten**, **Fugen** oder **Falzen** auffällig, jedoch sind auch tragende Teile sehr häufig betroffen. Hier sollte der Käufer im Zweifelsfall einen Sachverständigen zu Rate ziehen. Die **Auspuffanlage** ist häufig schon nach zwei Jahren durchgerostet.

Alles in allem gilt beim CX der Rat: Wer kein erfahrener Automechaniker ist und nicht mit Selbsthilfe Reparaturkosten sparen kann, fährt mit einem CX der neueren Jahrgänge auf jeden Fall besser – Individualität hat halt ihren Preis.

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für geringen Luftwiderstand. Kräftige, nachgiebige Stoßfänger; seitlich breite Schutzleisten. Türschweller gegen Verschmutzung geschützt. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Tankverschluß an Zentralverriegelung gekoppelt. Reserverad von außen gut zugänglich und platzsparend unter dem Kofferraumboden.
Schlecht: Frontblinker und Zusatzscheinwerfer im Stoßfänger bruchgefährdet.



Vom ADAC im Oktober 90 getestet: Citroën XM Injection Tecnic. Der XM erschien zunächst nur als fünftürige Limousine. Erst Ende 91 schob Citroën die Kombi-Version nach

Kofferraum

Gut: Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt. Niedrige Ladekante und weit öffnende Hecktür. Trennscheibe zur Verhinderung von Kaltluftzufuhr in den Fahrgastraum bei geöffneter Hecktür. Geteilte Rücksitzlehne, sowie auch komplette Rücksitzbank vorklappbar; Klappen einfach. Sehr gut nutzbares Format; glatte Flächen.
Schlecht: Keine Ablagen und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Zu wenig Diebstahlsicherheit – Klappmechanismus der Rücksitzlehne nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Sehr geräumige Karosserie, viel Platz auf allen Sitzen auch für große Personen; Vordersitze elektrisch höhen- und neigungseinstellbar. Fahrersitzeinstellung für Personen bis ca. 1,85 m Größe. Bequemes Ein- und Aussteigen. Handschuhfach beleuchtet und abschließbar.
Schlecht: Sitz-Einstellschalter leicht zu verwechseln. Rücksitzgurte nur beidhändig anzulegen.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle, unkomplizierte Fahrzeugbedienung – wichtige Schalter griffgerecht in Lenksäulenhebeln; leichtgängige Lenkung; gut ablesbare Instrumente. Zentrale Türverriegelung mit Infrarot-Fernbedienung. Lenkrad längs- und höhenverstellbar. Beide Außenspiegel beheizt und elektrisch einstellbar. Elektrische Fensterbetätigung. Front- und Heckwischer mit Wisch-/Waschautomatik und Intervallschaltung (vorn variabel). Bordcomputer; akustisches Warnsignal bei vergessenem Lichtabschalten. Anzeige nicht korrekt geschlossener Türen und für Ölstand. Helle Innenraumbeleuchtung und Leselampe an allen Sitzplätzen. Beleuchtete Make-up-Spiegel in den Sonnenblenden. Nebel-Zusatzscheinwerfer. Durch Niveauausgleich Scheinwerfer auch beladen korrekt.
Schlecht: Kleiner Innenspiegel. In beiden Außenspiegeln verkleinerndes Bild; rechter Spiegel zudem von Fensterpfosten verdeckt. Feststellbremse vom Beifahrersitz aus nicht erreichbar. Radio zu weit unten. Hupkontakt im Blinkerhebel. Unübersichtliche Karosserie.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und versenkter Wischer reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitliche Blinker. Warnrückleuchte in offener Tür. Konturen im Innenraum größtenteils glattflächig und abgepolstert. Anordnung der Vordersitzgurte einwandfrei (Schloß am Sitz befestigt, Umlenkbeschlag höhenverstellbar).
Schlecht: Kantiger, harter Instrumententräger im Kniebereich des Fahrers. Kopfstützen vorn nur für Personen bis ca. 1,75 m Größe einstellbar; hinten keine vollwertigen Kopfstützen. Türen-Kindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges untersteuerndes Kurvenverhalten; keine unangenehmen Lastwechselreaktionen. Gute Traktion der Antriebsräder. Direkte, exakte Lenkung. Wirksame, besonders spontan ansprechende Bremse.
Schlecht: Wenig Fahrbahnkontakt vermittelnde Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Fahrwerkseinstellung „Komfort“: Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; Straßenunebenheiten aller Größenordnungen werden sehr gut geschluckt. Die automatische Feder- und Dämpferverhärtung (Hydractiv) reduziert unangenehme Karosseriebewegungen auf ein Minimum. Vorn und hinten gut konturierte, bequeme Sitze; entspannte Sitzposition des Fahrers.
Schlecht: Fahrwerkseinstellung „Sport“: Federung und Dämpfung unausgewogen – starkes Karosseriestuckern. Bei hoher Drehzahl lautes Motorgeräusch.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente gut erreichbar, übersichtlich und funktionell. Kräftige Heizung; Temperatur thermostatisch geregelt. Defrosterschlitze für Seitenscheiben in den Türen. Colorscheiben. Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet.

Wichtige Änderungen

10/89 Neuvorstellung der fünftürigen Oberklasse-Limousine mit V6-Motor.

1/90 2-l-Vierzylinder-Ottomotor.

3/90 2,1-l-Vierzylinder-Diesel- und Turbodieselmotor mit 12 Ventilen.

11/91 Kombilimousine vorgestellt (Break).

11/92 Turbo-Injektion-Modelle.

Motorisierung

Der Basis-Motor mit 2 l Hubraum und 89 kW (121 PS) reicht im Citroën XM völlig aus. Der Vierzylinder läßt sich drehfreudig fahren – als Nachteil ist nur sein etwas rauher Lauf zu bemängeln. Das gilt auch für den ab Ende 92 angebotenen Turbo Inj., der 104 kW (141 PS) leistet.

Deutlich mehr Laufruhe bescheren die beiden V6-Varianten. Sie verfügen jeweils über 3 l Hubraum, unterscheiden sich jedoch in ihrer Steuerungstechnik: Der Motor mit 2 Ventilen pro Brennraum leistet 123 kW (167 PS), der Vierventiler satte 147 kW (200 PS). Bereits bei niedrigen Drehzahlen entfaltet sich die Kraft. Das macht Hochjubeln überflüssig, obwohl die Maschinen drehfreudig ausgelegt sind.

Das Angebot für Sparfüchse: die beiden Diesel mit 2,1 l Hubraum. Der Saugmotor mit 60 kW (82 PS) ist etwas schwach, empfehlenswerter der bullige und sparsame Turbo mit 80 kW (109 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Wenn beim Citroën XM der **Motor** den Hitzetod starb oder die **Zylinderkopfdichtung** durchbrannte, waren dafür in der Regel die **Wasserschläuche** schuld, die entweder platzten oder abrutschten. Achten Sie auf Kühlmittelspuren überall dort, wo die Schläuche angeflanscht sind.

Bis Baujahr 90 kam es vor, daß der **Gaszug** abriß oder sich aushängte. Die **Zünd-** und **Einspritzelektronik** krankte vor allem an der Kontaktierung. Besonders beim Baujahr 90 traten Defekte am **Generator** und am **Regler** auf.

Überraschungen gab es mit der **Hydraulik**: Ein Defekt in der Steuerung ließ die **Federung** schlagartig knochenhart werden. Im Laufe des Jahres 91 stellte Citroën den Fehler in der Produktion ab.

Bei den Dieselmotoren sind bis auf die Federung keine relevanten Mängel bekannt geworden. Auch Korrosion ist bislang kein Thema.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: Daihatsu Cuore. Ein Kleinst- und Stadtwagen, bei dem der Käufer zwischen einem Zwei- und einem Dreizylindermotor sowie zwischen einer zwei- und einer viertürigen Karosserie wählen kann

Karosserie

Gut: Flexible, besonders großflächige Stoßfänger; Seitenschutz. Tank abschließbar. Leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet. Ungewolltes Aussperren möglich. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum; Rücksitzlehne geteilt. Umklappen einfach. Bequemes Beladen durch niedrige Ladekante. Abdeckplatte schützt gegen Einsicht auf das Gepäck.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat sehr kleiner Kofferraum. Bei heruntergeklappten Rücksitzlehnen Gepäck ohne Halt. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung. Öffnen der Klappe nur mit Schlüssel möglich. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Auf allen Sitzen große Kopffreiheit; auch hinten viel Platz für Beine und bequemes Ein- und Aussteigen. Praktische Ablage.
Schlecht: Umständliches Anlegen der Sicherheitsgurte im Fond. Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen. Kein Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkung beim Rangieren und während der Fahrt leichtgängig. Schaltung exakt. Hebel für Wischer und Schalter für Außenlicht praxisgerecht. Instrumente und Kontrolleuchten übersichtlich. Großes Sichtfeld. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe.
Schlecht: Nur an Fahrertür Kontaktschaltung für Innenleuchte. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Heckwischer- und Heizscheibenschalter unübersichtlich. Tacho ohne Markierungen der Gangbereiche. Innenrückspiegel nicht abblendbar. Kein Warnsignal bei vergessenem Licht-Abschalten.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und verdeckte Scheibenwischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank an sicherer Stelle. Seitenblinker.
Schlecht: Dach innen teilweise unausgekleidet. Umlenkbeschlag der Vordersitzgurte im Kopfbereich. Chokezug und scharfkantiges Ablagefach im Kniebereich. Im Fond nur Beckengurte. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,65 m und zu weit nach hinten geneigt. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Gutmütige Kurvenlage. Frontantriebseinflüsse gering. Bremse spricht gut an.
Schlecht: In rutschiger Kurve schnell durchdrehende Antriebsräder. Wenig Fahrbahngefühl vermittelnde Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Entspannte Sitzposition für den Fahrer.
Schlecht: Bei großen Bodenwellen starke Vertikalbewegungen. Sitze mit dünner Polsterauflage.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente beleuchtet. Recht kräftige Heizung. Entfrostermöglichkeit der Seitenscheiben. Zusätzlich Frischluftdüsen. Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Luftverteilung oben/unten ungenau. Gebläse nur zweistufig.

Wichtige Änderungen

2/81 Modelleinführung mit Zweizylinder-Motoren.

11/85 Neue Modelle mit neuem Dreizylinder-Motor.

9/88 TS-Automatik-Version.

2/90 Kat-Motor mit 29 kW/39 PS.

10/90 Modellwechsel.

Motorisierung

Der Käufer eines Daihatsu Cuore kann zwischen den Zwei- und Dreizylindervarianten entscheiden. Für wen es finanziell machbar ist, der sollte auf jeden Fall zum Dreizylinder greifen, da die Zweizylinder-Motörchen als nicht besonders standfest gelten. Das ist durch viele Defekte belegbar und kann nach einem „günstigen" Kauf zu unangenehm hohen Folgekosten führen. Aus diesem Grund sollte man zur nächstgrößeren Motorenfamilie greifen. Die Dreizylinder wurden spätestens ab 2/90 mit Katalysator und 29 kW (39 PS) geliefert. Ab Modelljahr 91 wurde deren Leistung geringfügig auf 30 kW (41 PS) angehoben.

Häufigste Mängel und Pannen

Ein ernsteres Problem der gebrauchten Cuores sind die häufig auftretenden **Motorüberhitzungen**. Besonders der Zweizylinder, der durch seine geringe Leistung stärker beansprucht wird, war davon betroffen. Käufern dieser Version kann nur empfohlen werden, sich nach einem Exemplar mit geringer Kilometerleistung oder mit Austauschmotor umzusehen. Laufen die Motoren des kleinsten Daihatsu nicht sauber, so hat das weniger schwerwiegende Gründe. Meist ist dann der **Vergaser** verschmutzt, verstellt oder (in der kalten und feuchten Jahreszeit) vereist. Ein Fall für die Werkstatt, aber nicht kostspielig. Nicht nur bei älteren Exemplaren ist die Stromversorgung der **Zündung** öfter durch feuchte oder lose Kabelverbindungen sowie durch Defekte an **Lichtmaschine** oder **Regler** lahmgelegt. Achten Sie darauf, daß bei der Probefahrt der Wagen auch mehrmals problemlos anspringt.

Bei der Probefahrt sollte der Interessent auch genau auf die einwandfreie Wirkungsweise der **Kupplung** achten. Durch die Tatsache, daß die meisten Cuore fast ausschließlich im Stadtbetrieb laufen, ergibt sich naturgemäß eine höhere Beanspruchung für dieses Aggregat.

Lästig, aber nicht teuer: Gelegentlich sorgten ausgehängte **Schalthebel** für mangelnde Mobilität. Die **Anlasser** oder **Magnetschalter**, die in einzelnen Fällen schon bei relativ neuen Autos ihren Geist aufgeben, belasten da den Geldbeutel schon etwas mehr.

Was für die Kupplung gilt, trifft auch für die **Bremsen** zu: Der überdurchschnittlich hohe Anteil an Stadtbetrieb trägt zu einem relativ schnellen Verschleiß von Belägen und Scheiben (starke Riefenbildung!) bei. Vorzuziehen sind also auf jeden Fall Modelle mit geringer Kilometerleistung und nachgewiesener regelmäßiger, fachmännischer Wartung.

Rost stellt beim Cuore kein großes Problem dar. Allerdings sollte man besonders ältere Autos auf Korrosion an der vorderen **Radaufhängung** untersuchen. Schweißstellen und Blechfalze können hier schon mal Rost angesetzt haben.



Vom ADAC im Juni 87 getestet: Daihatsu Charade. Im Foto die Limousine mit einer dreitürigen Karosserie – eine Kombi-Variante wurde vom Charade nie gebaut

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutz. Schmutzlappen an den Vorderrädern. Tank abschließbar; Klappe mit Fernentriegelung. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Rundum gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger bei möglichen Karambolagen gefährdet. Ungewolltes Aussperren möglich. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitzbank vorklappbar; asymmetrisch geteilt. Entriegelung der Hecktüre auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Selbst gemessen am Fahrzeugformat ziemlich kleiner Kofferraum. Umständliches Gurteordnen beim Zurückklappen der Sitzbank. Keine separaten Ablagefächer vorhanden. Keine Beleuchtung.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m einstellbar. Vorn bequemes Ein- und Aussteigen (große Türen) und großzügiges Platzgefühl. Beifahrersitz mit Einstiegsautomatik für hinten (Sitz rutscht mit Vorklappen der Lehne nach vorn). Große Türtaschen.
Schlecht: Beifahrerlehne muß nach jedem Vorklappen neu eingestellt werden – Einstellhebel schlecht erreichbar.

Bedienung und Sicht

Gut: Übersichtliches Armaturenbrett; alle Hebel und Schalter griffgerecht und präzise. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal. Übersichtliche Karosserie und gutes Rundumsichtfeld. Heckwischer mit Waschanlage (Intervall- und Permanentstufe).
Schlecht: Kraftaufwand am Lenkrad relativ hoch. Chokezug versteckt; schwach leuchtendes Kontrollsymbol. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Außenrückspiegel wirken verkleinernd.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und kaum vorstehende Scheibenwischer mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker.
Schlecht: Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,75 m ausreichend. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Guter Geradeauslauf. Fahrstabilität in Kurven – kaum Lastwechselreaktionen. Spontanes Bremsansprechen.
Schlecht: Lenkrad stellt stark zurück und flattert auf schlechter Straße.

Fahrkomfort

Gut: Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte Vordersitze mit gutem Seitenhalt.
Schlecht: Unkomfortable Federung – bei kleinen Unebenheiten Stuckern, bei großen Wellen stark schwingende Karosserie.

Heizung und Lüftung

Gut: Vier Mitteldüsen für Kalt- und Warmluft. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung.
Schlecht: Luftverteilung nicht individuell genug. Mitteldüsen verursachen starken Zug.

Wichtige Änderungen

10/78 Modelleinführung.
4/83 Überarbeitete Modellreihe.
7/83 Neugliederung der Modelle und Dieselmotor neu.
3/84 Turbo-Modell neu.
4/85 Neuauflage der Modellreihe.
12/88 Kat-Modelle (1,3-l-Motor).

Motorisierung

Mit Ausnahme des 1,3-l-Motors, den man wegen seines geregelten Katalysators bevorzugen sollte, basieren alle anderen Versionen, ob mit Diesel- oder Ottoantrieb auf dem 1-l-Block mit exakt 993 cm³. Der Kat-Motor wirkt leider etwas zäh und zugeschnürt.

Die Benziner-Palette reicht vom Sauger mit 38 kW (52 PS) über den Turbo mit 50 kW (68 PS) bis hin zum GTti mit 74 kW (101 PS) – einem Giftzwerg im wahrsten Sinne des Wortes. Mit ungeregeltem Kat trat die Turbo-Version mit 50 kW (68 PS) an. Während die Turbos ohne das sogenannte Turboloch als kräftig und drehfreudig charakterisiert werden können, fallen die Sauger durch gute Elastizität auf.

Der Saugdiesel mit 27 kW (37 PS) ist unkultiviert und beschert nur mäßige Fahrleistungen, der Turbo-Diesel ist mit seinen 34 kW (46 PS) zwar kräftig, aber bei niedrigen Drehzahlen ein sehr rauher Bursche.

Häufigste Mängel und Pannen

Insgesamt fällt der Daihatsu Charade durch sehr wenig Pannen auf. Der sehr robuste Motor wurde in seiner Arbeit dann behindert, wenn die **Unterbrecher-Kontakte** durchbrannten oder die **Kupplungen** (speziell bei den Fahrzeugen mit häufigem Einsatz in der Stadt) durchrutschten. Bei den Modellen bis 88 waren auch gerissene **Zahnriemen** und bei den Modellen bis 86 durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** für Störungen des Motorlaufs verantwortlich. Bei den Turbomotoren (bis 86) gingen die **Turbolader** manchmal fest, und bei den Versionen ohne Einspritzung neigte der **Vergaser** zum Verschmutzen oder Vereisen.

Bei älteren Fahrzeugen muß mit starkem Rost an **Radaufhängungen** und **tragenden Teilen** gerechnet werden (bessere Rostvorsorge erst ab Modell 83). Beleuchtung und Blinker kranken oft an korrodierten Kontakten.

DAIHATSU Applause

Gebaut seit 1989



Vom ADAC im August 1991 getestet: Daihatsu Applause. Der Japaner bietet viel Platz und Variabilität sowie eine gute Ausstattung in einer kompakten Karosse

Karosserie

Gut: Aerodynamisch geglättete Karosserie. Gute Verarbeitung. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger; seitliche Stoßschutzleisten. Zentrale Türverriegelung. Tankverschluß mit Fernentriegelung. Serienmäßig elektrische Radioantenne.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger bruchgefährdet. Keine Maßnahmen gegen Verschmutzung der Türschweller. Schwache Türarretierungen. Ungewolltes Aussperren sehr leicht möglich. Keine Halterung für Warndreieck und Verbandkasten. Bordwerkzeug und Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Niedrige Ladekante und weit öffnende Klappe. Gemessen am Fahrzeugformat großes Volumen. Vielfach variable Kofferraum-Rücksitzlehnen, sowie auch komplette Rücksitzbank vorklappbar. Sehr gut nutzbares Format; glatte Flächen. Gepäckraumabdeckung.
Schlecht: Umständliches Sortieren der Gurte beim Wiederzurückklappen der Rücksitzbank. Kein Ablagefach und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Zu wenig Diebstahlsicherheit – Klappmechanismus der Rücksitzlehnen und Fernbedienung nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Vorn großzügiges Platzgefühl. Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m Größe einstellbar; bequemes Ein- und Aussteigen. Gefällige Innenraumgestaltung.
Schlecht: Lehneneinstellung der Vordersitze nicht stufenlos. Handschuhfach nicht abschließbar und nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet. Hinten: Gurte nur beidhändig anzulegen; keine Ablagemöglichkeit.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle Fahrzeugbedienung – wichtige Funktionen griffgerecht in Kombihebeln; größtenteils übersichtliche Schalter; gut ablesbare Instrumente; Kontrolleuchten für besonders viele Funktionen. Griffiges, höhenverstellbares Lenkrad (serienmäßige Servounterstützung). Elektrische Außenspiegeleinstellung und Fensterbetätigung (Fahrerfenster mit Antippautomatik). Akustisches Warnsignal bei vergessenem Abschalten des Lichts.
Schlecht: Verkleinertes Bild im rechten Außenspiegel. Fensterbetätigung nur mit Zündung; Rücksitzfenster nicht vollständig zu öffnen. Radio zu weit unten. Warnblink-Schalter und Scheinwerfer-Leuchtweitenregulierung versteckt und unbeleuchtet.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte, nachgiebige Karosseriefront und teilversenkte Wischer reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitliche Blinkleuchten. Tank mit Einfüllstutzen außerhalb Heckdeformationsbereich.
Schlecht: Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie. Kantiger Gurtumlenkbeschlag und harter Haltegriff in Kopfhöhe, kantige Mittelkonsole im Kniebereich der Vornsitzenden. Vorn: Unbefriedigend angeordnete Gurte (Verschlußpeitschen zu lang und nicht am Sitz befestigt); Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,65 m Größe einstellbar; Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten klappen. Hinten: Keine vollwertigen Kopfstützen lieferbar. Gurte im Hüftbereich ungünstig und Türen-Kindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten. Keine unangenehmen Lastwechselreaktionen, selbst bei schneller Kurvenfahrt. Guter Lenkkontakt zur Fahrbahn.
Schlecht: Kein ABS erhältlich.

Fahrkomfort

Gut: Ausgenommen auf sehr schlechter Straße angenehme Federung. Entspannte Sitzposition des Fahrers. Rücksitzlehnen in der Neigung einstellbar.
Schlecht: Auf sehr schlechter Straße überforderte Fahrwerksfederung; Querrillenempfindlichkeit. Bei höherer Drehzahl lauter Motor, bei Schnellfahrt starke Windgeräusche.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungstasten mit Auffind- und Zustandsbeleuchtung. Kräftige Heizung. Colorscheiben zur Verringerung der Sonneneinstrahlung. Wirksame Frischluftzufuhr. Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Kein individuelles Regulieren der Mittelausströmer möglich. Staub- und Pollenfilter nicht lieferbar.

Wichtige Änderungen

9/89 Stufenhecklimousine mit großer Heckklappe, 16V-Motoren und Allradantrieb (auf Wunsch) eingeführt.
10/92 Modell modifiziert.

Motorisierung

Für den Daihatsu Applause stehen zwei 1,6-l-Benzin-Motoren zur Wahl: Der schwächere mit 66 kW (90 PS) ist erst in Modellen ab 8/91 anzutreffen, den stärkeren mit 77 kW (105 PS) gab es von Anfang an. Automatik oder Allradantrieb gibt es nur in der stärkeren Version.

Häufigste Mängel und Pannen

Insgesamt gesehen ist der Daihatsu Applause ein ganz seltener Kunde bei der ADAC Straßenwacht. Entsprechend kurz ist die Liste der Mängel und Pannen.

Bei der Probefahrt mit einem gebrauchten Applause sollte unbedingt der Anfahrtest mit angezogener Handbremse durchgeführt werden. So läßt sich herausfinden, ob die **Kupplung** schon stark verschlissen ist und deswegen durchrutscht.

Springt der Motor beim Kaltstart schlecht an, sind häufig feuchte **Zündkerzen** daran schuld.

Bei den älteren Fahrzeugen sollte man ohnehin in jedem Fall die **Zündkerzenstecker** abziehen, um sie sich näher anzusehen: Sind sie stark korrodiert oder gar schon verschmort, gehören sie sofort ausgetauscht (relativ preiswerte Reparatur), um nachhaltigen Problemen mit der Zündung (schlechter Motorlauf, miserables Startverhalten) und hohem Kraftstoffverbrauch gleich von vornherein vorzubeugen.

Karosserie

Gut: Stoßfänger kräftig und großflächig; Seitenschutz. Türarretierung kräftig. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Motorhaube. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Schlecht: Keine Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten. Tank nicht abschließbar.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum. Rücksitz leicht auszubauen. Zugänglichkeit sehr gut (tiefe Ladekante, große Öffnung). Format günstig. Sichtschutz.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Bei geklapptem Rücksitz können Koffer nach vorn rutschen. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung. Verschluß der Hecktüre schwergängig. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personengröße bis ca. 1,85 m einstellbar. Viel Platz und vorn sehr bequemes Ein- und Aussteigen. Rücksitz vielfach verstellbar. Praktische Ablage.
Schlecht: Hebel der Vordersitz-Längsverstellung schlecht zu fassen. Kein Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkrad und Schalthebel gut angeordnet. Lenkung beim Rangieren und während der Fahrt leichtgängig. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Wisch-/Waschhebel gut zu erreichen und funktionell. Tacho übersichtlich. Kontrolleuchten deutlich und für viele Funktionen. Besonders übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe.
Schlecht: Türöffner außen unpraktisch. Abstand zwischen Brems- und Kupplungspedal gering. Schaltung hakt. Verwechselbare Funktionsschalter am Armaturenbrett. Keine Kontrolleuchte für gezogenen Choke. Einblatt-Scheibenwischer bei starkem Regen zu langsam. Halogenscheinwerfer nicht Serie.



Vom ADAC im August 1985 getestet: Fiat Panda Super. Die ausschließlich mit drei Türen gebaute „tolle Kiste" hat auch nach über zehnjähriger Bauzeit nicht an Aktualität verloren. Den Kleinwagen gibt es auch mit Allrad-Antrieb

Sicherheit

Gut: Tank an sicherer Stelle. Seitenblinker. Verbundglas-Frontscheibe. Großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibenoberkante.
Schlecht: Im Kopfbereich unverkleidete Blechprofile. Lenkrad ungepolstert und ohne Prallfläche. Gurtpeitschen an den Vordersitzen zu lang und flexibel. Kopfstützen nur für Personengröße bis maximal ca. 1,70 m ausreichend; keine Verstellbarkeit.

Fahrverhalten

Gut: Eigenlenkverhalten leicht untersteuernd ausgelegt. Handliches Fahrzeug mit gutmütigen Fahreigenschaften. Exakte Lenkung mit angenehm gleichmäßigem, nicht zu starkem Rückstellmoment. Kaum Antriebseinflüsse spürbar.
Schlecht: Bremse wegen hartem Druckpunkt nur mäßig dosierbar.

Fahrkomfort

Gut: Vordersitze angenehm straff gefedert. Atmungsaktiver Sitzbezug.
Schlecht: Unkomfortable Federung. Insassen werden bei jeder Unebenheit kräftig durchgeschüttelt. Sitzhaltung des Fahrers außergewöhnlich aufrecht. Vordersitze bieten zu wenig Körperunterstützung. Rücksitzbank anatomisch ungünstig gestaltet. Aufdringlich heulendes Heizungsgebläse.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungshebel gut erreichbar. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Seitlich Frischluftdüsen.
Schlecht: Hebel unübersichtlich und zum Teil unlogisch in der Funktion. Schwache Heizung. Keine Entfrostermöglichkeit für Seitenscheiben.

Wichtige Änderungen

5/80 Panda 45 eingeführt.
6/81 Panda 34 eingeführt.
9/83 Panda 4x4 (Allrad).
10/86 Modellreihe überarbeitet, fire-Motoren 750, 1000.
5/89 Panda i.e. mit Kat.
3/91 Selecta mit stufenloser Automatik und 1,1-l-Motor.
8/91 Modellüberarbeitung; 4x4 Trekking neu.
8/92 900 L ersetzt 750 L.

Motorisierung

Wenn es nur darum geht, den Panda gelegentlich für kurze Einkaufsfahrten zu benutzen, kommt man mit dem kleinen Vierzylinder und 25 kW (34 PS) sicher gut aus. Wer etwas mehr Dampf unter der Haube haben will, ist dagegen besser mit dem 1000-Kubik-Motor beraten, den es seit 5/89 auch mit geregeltem Kat gibt. Ein besonderes Angebot stellt die Version Selecta dar: Sie arbeitet mit einem stufenlosen Automatikgetriebe, das mit dem 1,1-Liter-Motor gekoppelt ist, der 37 kW (50 PS) leistet.

Seit der Ablösung des 750er durch den 900 L (29 kW/40 PS) sind alle Panda-Motoren abgasgereinigt.

Häufigste Mängel und Pannen

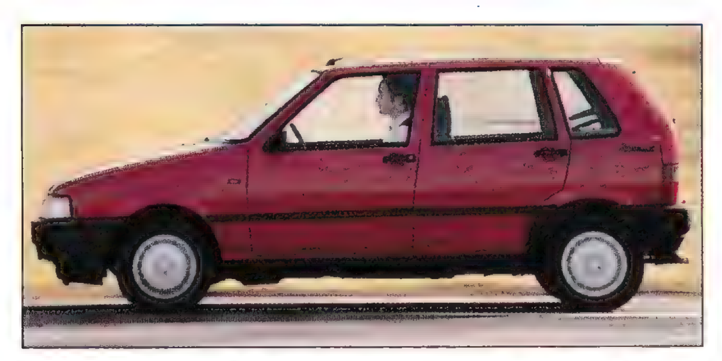
Käufer älterer Fahrzeuge müssen beim Panda damit rechnen, daß der **Motor** überdurchschnittlich häufig ölundicht ist. Ebenso häufig taucht in der ADAC-Pannenstatistik die Rubrik **Vergaser** auf, weil der Gaszug reißt oder das Schwimmernadelventil hängen bleibt. Das Gaszug-Problem kann die Werkstatt ohne großen Aufwand durch eine geänderte Verlegung und Schmieren mit Spezialfett beseitigen.

Die **Zündanlage** machte durch ihre Feuchtigkeitsempfindlichkeit auf sich aufmerksam. Vor allem die **Verteilerkappe**, aber auch **Zündkabel** und deren **Stecker** ließen sich allzuoft in ihrer Funktion vom Spritzwasser stören. Ebenso wie die öfter lockeren **Kabelstecker**, durchaus ein Fall für das Do-it-yourself-Verfahren. Problematischer sind dagegen schon defekte **Zündschlösser** bei den Baujahren 86 und 87 sowie schadhafte Kraftstoffpumpen.

Der **Anlasser** macht besonders bei älteren Fahrzeugen öfter Probleme. Generell ist zu prüfen, ob das Auto auch mehrmals hintereinander wieder anspringt.

Käufer eines älteren Panda sollten kontrollieren, ob etwa die Manschetten der **Antriebswellen** eingerissen sind. Eine defekte Welle kann der Folgeschaden sein. Die **Bremsen** zeigen oft an den Hinterrädern und bei der **Handbremse** ungleichmäßige Werte. Das moniert auch der TÜV.

Alte Panda-Modelle zeigen sich dem früheren Ruf von Fiat gerecht und rosten an tragenden Teilen genauso wie an der übrigen **Karosserie**. Bei allen Fahrzeugen ab Baujahr 82 wurde die Rostvorsorge verbessert – leider nur teilweise mit Erfolg. Vor allem auf die **Türen** sollte man nach wie vor genau achten, und der Blick unter die Haube schafft Gewißheit, ob eine überkochende **Batterie** die Halterung angefressen hat. Bei dieser Gelegenheit sollte man auch das **Masskabel** auf einwandfreien Zustand überprüfen. Ab Baujahr 86/87 gibt es nicht nur die umweltfreundlicheren Motorgenerationen, sondern auch eine bessere Rostvorsorge.



Vom ADAC im August 87 getestet: Der von Giugiaro gestylte Fiat Uno. Der beliebte Kompaktwagen ist als drei- oder fünftüriges Modell erhältlich

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Stoßfänger flexibel und großflächig. Geschützte Lage der vorderen Blinkleuchten.
Schlecht: Abschließbares Tankschloß nicht vereisungssicher. Türarretierung schwach. Keine Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten. Verarbeitung im Detail unbefriedigend.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitz klappbar. Zugänglichkeit gut (niedrige Ladekante, große Türe). Praktisches Format. Geklappter Rücksitz verhindert Vorrutschen der Koffer. Gepäckabdeckung. Auskleidung. Entriegelung der Hecktüre auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Ordnen der Gurte beim Zurückklappen der Sitzbank schwierig. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Geräumige Karosserie mit bequemem Ein- und Aussteigen vorn und hinten (große Türen, Vordersitze bewegen sich mit Vorklappen der Lehne nach vorn).
Schlecht: Klappen der Vordersitze erfordert viel Kraft; Lehnenverstellung grobrastig. Handschuhfach mit unpraktischem Öffner.

Bedienung und Sicht

Gut: Außenrückspiegel von innen einstellbar. Wichtige Bedienhebel zentral in 2 Einheiten zusammengefaßt. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Wisch-/Waschanlage für Heckscheibe.
Schlecht: Abstand zwischen Brems- und Kupplungspedal gering. Schaltung hakend. Keine Wisch-/Waschautomatik. Radio an unübersichtlicher Stelle. Blinker ohne Antippmöglichkeit. Schalter für wichtige Funktionen verwechselbar. Tacho ohne Markierungen der Gangbereiche. Uhrzeit nur vom Fahrer abzulesen. Außenrückspiegel wirken verkleinernd.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront, versenkte Scheibenwischerachse und versenkte Türgriffe mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchten. Lenkrad umschäumt; Sicherheitslenksäule. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert. Großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibenoberkante.
Schlecht: Fensterpfosten hart; vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe. Sicherheitsgurte hinten ungünstig im Hüftbereich. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,75 m einstellbar. Fahrerlehne kann wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Guter Geradeauslauf. Gutmütige Kurvenlage; geringe Lastwechselreaktionen. Geringe Seitenwindempfindlichkeit. Exakte Lenkung mit gleichmäßigem, nicht zu starkem Rücklauf; kaum Antriebseinflüsse. Wirksame, gut ansprechende Bremse; Spurstabilität. Einfluß der Beladung auf das Fahrverhalten gering.
Schlecht: Wenig Fahrbahngefühl vermittelnde Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Verbesserung des Federungskomforts mit voller Personenzahl. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Vordersitze recht bequem. Geräuschniveau bei Schnellfahrt niedrig.
Schlecht: Starke Vertikalschwingungen der Karosserie. Rücksitz wenig gefedert. In 2. Stufe Heizgebläse sehr laut.

Heizung und Lüftung

Gut: Luftverteilung und Luftmenge individuell einstellbar. Fußraumausströmer im Fond. Extradüsen für Seitenscheibenentfrostung. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Viele Frischluftdüsen. Hinten Ausstellfenster.
Schlecht: Bedienungshebel unübersichtlich. Heizung erst nach langer Fahrzeit wirksam. Gebläse nur zweistufig.

Wichtige Änderungen

3/83 Modellreihe eingeführt.

5/85 Uno Turbo i.e., mit 77 kW (105 PS) eingeführt.

6/85 Benzin-Modelle erhalten kontaktlose Transistorzündung.

3/86 Uno 45 fire-Motor: schadstoffarm Stufe C.

10/86 Kat-Modell: 75 i.e. und Uno 60 D.

5/88 45 i.e. mit Kat.

10/89 überarbeitete Modellreihe mit neuer Front- und Heckpartie.

9/90 1,4 i.e. Kat-Modell.

2/91 Uno Selecta mit stufenloser Automatik.

7/91 Turbo Racing mit 1,4 l 82 kw (112 PS).

11/93 nur noch 1,0-l-Modell erhältlich.

Motorisierung

Der Gebrauchtwagenkäufer hat beim Uno die Auswahl unter einer ganzen Reihe von Motoren. Bei den älteren Baujahren ist die Version mit 40 kW (55 PS) eine empfehlenswerte Basismotorisierung. Der ab 1985 angebotene 1000er-„fire"-Motor wird besonders sparsame Naturen ansprechen. Seit 88 gibt es ihn auch mit geregeltem Kat. Eine kleine, umweltfreundliche Reiselimousine ist der Uno seit 1986 mit dem 1,5-l-Einspritzer mit 55 kW (75 PS). Die Turboversion mit zunächst 77 kW (105 PS), seit 1987 74 kW (100 PS), spricht besonders Sportfahrer an, die Diesel haben in Deutschland Seltenheitswert.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei den **Motoren** aus dem Baujahr 89 werden häufiger Überhitzungen gemeldet. Auch wegen gerissener **Gaszüge** blieb mancher Uno liegen. Nicht teuer, aber nur mit dem passenden Ersatzteil zu beheben (erst 10/87 wurde der Gaszug in Serie geändert). Lockere **Kabelstecker** (im Frühjahr 89 verbessert) und die feuchtigkeitsempfindliche **Zündanlage** (Verteiler, Zündkabel) hinderten den kleinen Fiat bisweilen am problemlosen Vorwärtskommen. Schließlich sorgen noch das Relais der elektrischen oder – je nach Motor – die mechanische **Benzinpumpe** sowie das **Steuergerät** der Einspritzmodelle gelegentlich für Ärger. Häufig Grund für Pannen waren hängende **Magnetschalter**. Änderungen am Zündschloß und am Zahnritzel sorgten für Abhilfe.
Macht sich Benzingeruch im Innenraum bemerkbar, dann sollte man nicht nur der Gesundheit zuliebe die Werkstatt aufsuchen. Die giftigen Dämpfe entweichen durch undichte **Tankgeber** oder falsch verlegte **Entlüftungsschläuche**.
Potentielle Uno-Käufer sollten auch den **Antriebswellen** Aufmerksamkeit schenken. Defekte Simmerringe führen hier öfter zu schädlichem Ölverlust im Getriebe (Reparaturkosten ca. 100 DM pro Seite). Sind die Manschetten der Antriebswellen eingerissen, so kann das auf Dauer zu Folgeschäden an den Antriebswellen führen.

Bei der **Bremsanlage** fiel nur die **Handbremse** unangenehm auf. Zu großer Leerweg und einseitige Wirkung werden bei älteren Fahrzeugen häufiger beim TÜV moniert. Zudem rostet sie fest, wenn man sie nicht regelmäßig betätigt – die Probefahrt bringt es an den Tag!
Überhaupt kein großes Thema ist dagegen beim Uno der Rost. Das gilt auch für die tragenden Teile der älteren Wagen. Lediglich an den Kanten der **Türen**, **Hauben** und **Radläufe** kann er auftauchen. Bei den älteren Modellen können die **Scheinwerferreflektoren** bereits erblindet sein. Generell gilt: Mit dem Uno zogen bei Fiat der Fortschritt ein und die Rostprobleme aus.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: Fiat Ritmo 75 CL i.e. Kat. Eine Limousine mit Schrägheck, die es auch mit Stufenheck (Regata), als Kombi und Cabrio gibt

Karosserie

Gut: Stoßfänger großflächig und flexibel. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Kofferraum.
Schlecht: Tankdeckel nicht abschließbar. Die Türarretierung ist zu schwach. Warndreieck und Verbandkasten sind leider nicht zu befestigen.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitzbank klappbar. Bequemes Beladen durch niedrige Ladekante. Praktisches Format. Geklappter Rücksitz schützt Koffer gegen Vorrutschen. Gepäckabdeckung. Wände größtenteils ausgekleidet.
Schlecht: Vorklappen der Sitzbank und Ordnen der Gurte beim Wieder-Zurückklappen umständlich. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m einstellbar. Geräumige Karosserie; bequemes Ein- und Aussteigen. Sitzhebel gut zugänglich.
Schlecht: Handhabung der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Einstellen der Vordersitzlehnen erfordert viel Kraft. Wenig Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Wischerhebel gut erreichbar. Kontrolleuchten für viele Funktionen. Im Blickfeld liegende Instrumente. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe.
Schlecht: Innenleuchte ohne Kontaktschaltung der Hintertüren. Lenkrad hart und rutschig. Abstand zwischen Brems- und Kupplungspedal gering. Bei Kurvenfahrt hohe Haltekräfte am Lenkrad. Schaltung zäh und hakend. Lichtschalter nicht im Lenkrad. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Kein Tippkontakt für Überholsignale im Blinkerhebel. Nachts verwechselbare Drucktasten (keine Beleuchtung). Tacho ohne Markierungen der Gangbereiche. Nur eine Wischergeschwindigkeit; Waschdüsen mit spärlichem Strahl. Kleine, zudem verkleinernde Außenrückspiegel. Der Ölmeßstab ist schlecht zugänglich.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchten. Kopfstützenhöhe für Personen bis ca. 1,90 m. Großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibenoberkante.
Schlecht: Scheibenwischerachsen vorstehend. Fensterpfosten hart und kantig. Gurtgeometrie auf allen Sitzen ungünstig im Hüftbereich. Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütige Kurvenlage; kaum Lastwechselreaktionen. Spurstabilität auf unebener Fahrbahn. Exakte, ausreichend Fahrbahngefühl vermittelnde Lenkung. Spontan ansprechende Bremse.
Schlecht: Stark rückstellende Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Nick- und Wankneigung gering. Komfortable Sitze.
Schlecht: Auf kurzwelliger Straße Stuckern. Sitzhaltung des Fahrers außergewöhnlich aufrecht. Lautes Heizgebläse.

Heizung und Lüftung

Gut: Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Zusätzliche Frischluftdüsen. Luftmenge mit Extrahebel regulierbar. Kräftiges Dreistufen-Gebläse.
Schlecht: Bedienungshebel unübersichtlich. Heizwirkung geschwindigkeitsabhängig. Luftverteilung oben/unten nicht individuell genug.

Wichtige Änderungen

9/78 Verkaufsstart der Modellreihe Ritmo.
2/83 Modellüberarbeitung.
7/83 130 TC Abarth.
11/83 Verkaufsstart Regata.
6/84 Neuer Dieselmotor für Regata 1,9 l, 48 kW (65 PS).
8/85 Regata Kombi „Weekend", Katalysator für Regata/Ritmo 75 CL i.e. und 75 S i.e.
6/86 Ritmo Turbo DS 59 kW/80 PS.
10/86 Modellüberarbeitung.
1/87 Regata 75 i.e. Kat und D Super eingeführt.
9/87 Ritmo bis auf Turbo-Diesel eingestellt, Regata Weekend 75 i.e. Kat.
6/88 Ritmo eingestellt.
12/89 Regata eingestellt.

Motorisierung

Der Motor des Fiat Ritmo CL mit 1465 cm³ Hubraum und 55 kW (75 PS) ist drehfreudig, elastisch und beschleunigt recht gut bei einem günstigen Verbrauch. Eine gute Note verdient das 5-Gang-Getriebe. Besonders empfehlenswert ist auch der wirtschaftliche und agile Ritmo 75 Super i.e. Und mit den Dieselmotoren des Ritmo fährt man sparsam und doch zügig. Wesentlich schneller, aber nicht ganz so sparsam ist man mit dem Ritmo 105 TC (77 kW, 105 PS) und dem Ritmo Abarth 130 TC (96 kW, 130 PS). Er erreicht knapp 200 km/h. Das Angebot an umweltfreundlichen Motoren ist leider gering.

Häufigste Mängel und Pannen

Fiat Ritmo bzw. Regata sind bei allen Modelljahren recht reparaturanfällig. Bei den **Motoren** gab es Überhitzungen und Defekte durch kaputte **Zylinderkopfdichtungen**. Auf weißen Qualm am Auspuff und auf erhöhte Motortemperatur achten, besonders bei 75-PS-Maschinen! Ab ca. 80 000 km gab es erhöhten **Kolbenverschleiß**. Kompression prüfen!

Zahnriemen müssen bei spätestens 60 000 km getauscht werden, sonst ist mit kapitalen Motorschäden zu rechnen. Reparaturnachweis verlangen! An der **Kupplung** gab es relativ viel Verschleiß und gerissene bzw. verschlissene Kupplungsseile. Durch ungenaues Gestänge läßt sich das **Getriebe** oft nur schwer schalten, die Getriebesynchronisation war früh verschlissen, und es gab Ölundichtigkeiten.

Die **Vergaser** waren vielfach verschmutzt, die Düsen neigten zum Verstopfen. Auch die **Gaszüge** rissen häufig, und bei älteren Fahrzeugen (bis 83) waren **Kraftstoffpumpen** defekt. Die **Verteilerkappen** und **Zündkabelstecker** erwiesen sich als recht feuchtigkeitsempfindlich, und am **Kühlsystem** waren Lüftermotor oder Thermoschalter defekt. Bei Probefahrt darauf achten!

Bei den **Antriebswellen** gab es eingerissene Manschetten, die **Bremsen** hatten eine ungleichmäßige Wirkung an der Hinterachse und an der Feststellbremse. Außerdem wurden sehr häufig Probleme mit den Bremsleitungen (Korrosion) festgestellt.

Eine verstellte Achsgeometrie führte bei den **Radaufhängungen** zu einseitigem und erhöhtem Reifenverschleiß. Prüfen Sie die Reifen! Auch an den **Karosserien** gab es eine Reihe von Problemen, meist wegen Korrosion. Besonders rostanfällig sind die Ritmo-Modelle sowohl an tragenden Teilen als auch an Türen, Hauben, Radläufen und Seitenteilen, aber auch **Auspuffanlagen** und **Scheinwerferreflektoren** rosten häufig. Eine Durchrostungsgarantie gilt übrigens nur, wenn alle Inspektionen durchgeführt wurden (Scheckheft daraufhin prüfen. Eintragung!). Regata-Modelle waren weniger rostanfällig.



Vom ADAC im April 89 getestet: Fiat Tipo 1600 DGT. Die fünftürige Karosse bietet viel Platz im Innenraum. Mit dem Tipo löste Fiat 1988 den Ritmo ab. Seit 1990 gibt es mit dem Tempra auch das entsprechende Stufenheckmodell und seit 1991 mit dem Tempra Station einen geräumigen Kombi

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie. Großflächige, flexible Stoßfänger. Tank abschließbar. Sehr weit öffnende, leicht schließende Türen. Recht gute Verarbeitung.
Schlecht: Keine Halterung für Warndreieck und Verbandkasten. Notreserverad mit Gepäck schlecht erreichbar.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum. Sehr bequemes Beladen. Praktisches Format; ebene Flächen. Beleuchtung. Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Geteilter Rücksitz nur gegen Aufpreis. Ordnen der Gurte beim Zurückklappen der Sitzbank umständlich. Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Für die Fahrzeugklasse außergewöhnlich großzügiges Platzangebot; die breiten, besonders weit öffnenden Türen ermöglichen sehr bequemes Ein- und Aussteigen. Großes, abschließbares Handschuhfach; Türfächer.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Handschuhfachbeleuchtung nur mit Zündung.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad; Servounterstützung. Außenspiegel von innen einstellbar. Elektrische Vorderfenster – Funktion auch ohne Zündung. Wisch-/Wasch-Automatik und zweistufige Intervalleinstellung. Links und rechts vom Lenkrad zentral in Lenkstockhebeln untergebrachte Schalter nach kurzer Gewöhnung recht praktisch. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Heckscheibenwischer mit Waschanlage. Rechter Außenspiegel Serie.
Schlecht: Hintertüren ohne Kontaktschaltung für Innenleuchte. Radio unübersichtlich weit unten. Ölmeßstab schlecht zugänglich.

Sicherheit

Gut: Kopfstützen für Personen bis ca. 1,80 m. Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und teilversenkte Scheibenwischer mildern Fußgängerunfall. Seitenblinker. Nebelrückleuchten. Außer Gurtbeschlägen glattflächige Innenraumkonturen. Vorn Gurtschloß am Sitz und verstellbarer Umlenkbeschlag.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Ausgewogene Fahreigenschaften; sicheres Fahrgefühl. Sehr guter Geradeauslauf. Hohe Fahrstabilität in Kurven – so gut wie keine Lastwechselreaktionen. Kaum Reaktion bei Seitenwind. Exakte, gut den Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung. Bremse wirksam und spricht spontan an.
Schlecht: Lenkrad stellt sich zu stark zurück.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Fahrwerksabstimmung; ausgenommen auf kurzwelliger Fahrbahn schluckfreudige Federung. Sehr entspannte Sitzposition des Fahrers. Körpergerechte, ausgewogen straff gefederte Sitze.
Schlecht: Auf Fahrbahn mit kurzen Bodenwellen stuckerndes, auf Kopfsteinpflaster klapperndes Fahrwerk. Lautes, unangenehmes Motordröhnen ab mittlerer Drehzahl.

Heizung und Lüftung

Gut: Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar.
Schlecht: Keine Einrichtung für Innenluftzirkulation.

Wichtige Änderungen

7/88 Modell Tipo als Nachfolger des Ritmo vorgestellt.
10/90 2-l-Benzinmotor mit 80 kW (109 PS). Neu: Stufenheckmodell Tempra (viertürig).
5/91 Neu: Tempra Station.
10/92 2,0 GT mit Automatikgetriebe.
8/93 Modellüberarbeitung: verbesserte passive Sicherheit, dreitürige Variante.

Motorisierung

Als Einsteiger-Motor bietet sich der 1400 i.e. an. Mit seinen 51 kW (70 PS) ist man keineswegs untermotorisiert. Die nächste Triebwerksstufe ist mit dem 1600 i.e. und 66 kW (90 PS) erreicht. Er wurde später von Fiat auf 57 kW (78 PS) zurückgenommen. Der 2-l-Motor startete im Herbst 90 mit 80 kW (109 PS) und wurde ein Jahr später auf 83 kW (113 PS) aufgepeppt. Nur Freunde sportlicher Fahrleistungen werden zur 16-Ventil-Version greifen, die mit 2 l Hubraum auf 107 kW (146 PS) kommt.

Dieselmotoren spielen bei Fiat traditionell nur eine Statistenrolle. Da macht der 2-l-TD keine Ausnahme.

Häufigste Mängel und Pannen

Der Fiat Tipo krankt in erster Linie offensichtlich an seinem **Kühlsystem**. Nicht selten waren das Endergebnis überhitzte **Motoren**, durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** oder unheilverheißende Motorgeräusche, die zu einem unfreiwilligen Werkstatt-Aufenthalt führten. Aus diesem Grund gilt es, alle Teile, die mit dem **Kühlwasserkreislauf** zu tun haben, sorgfältig unter die Lupe zu nehmen. Achten Sie auf die kleinsten Spuren (sogenannte Rotznasen), die anzeigen, daß Wasser aus dem Kühlkreislauf den Weg ins Freie findet. Zum Beispiel an den Schlauchschellen der Kühlrohre, die oft abrutschen, platzen oder sonstwie undicht werden. Die **Wasserpumpe** kann ebenfalls häufig das Wasser nicht halten – zu allem Überfluß versagt beim Tipo zusätzlich auch schon mal der **Thermoschalter**: Er schaltet im Normalfall den Kühlerventilator an und ab. Während der Probefahrt sollten Sie daher die Kühlwassertemperatur-Anzeige besonders im Auge behalten.

Ist der Motor mit Öl verschmutzt, deutet das auf Probleme mit dem **Öleinfülldeckel** hin: Er ist entweder undicht oder hat sich eventuell ganz verabschiedet.

Problematischer sind da schon Ölverluste, die im Bereich von **Zylinderkopfdeckel**, **Nockenwellengehäuse** oder **Ölwanne** auftreten können. Abhilfe bringen hier neue Dichtungen, die auch im Do-it-yourself-Verfahren ausgetauscht werden können.

Die **Zündanlage** ist auf lockere Kontaktstecker der Kabel und einen eventuell angebrochenen Verteilerläufer (dazu die Verteilerkappe abnehmen) zu untersuchen. Das **Hauptstromkabel** sollte ebenfalls in eine intensive Sichtkontrolle einbezogen werden: Es ist vorzugsweise am **Anlasser** oder Generator schadhaft.

Im Bereich der **Kraftstoffversorgung** des Motors fallen nicht selten die elektronische Benzineinspritzung und die elektrische Benzinpumpe durch Defekte auf. Insbesondere beim 1,6-l-Motor wird von den Besitzern übrigens häufig deutlich zu hoher Kraftstoffverbrauch gemeldet.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: Fiat Croma 2,0 i.e. Super. Eine reichhaltig ausgestattete, geräumige Reiselimousine mit Stufenheck, fünf Türen und variablem Kofferraum zu einem günstigen Preis. Eine aerodynamisch gestylte Karosserie, weit öffnende Türen und eine recht gute Verarbeitung sind weitere Pluspunkte

Karosserie

Gut: Nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestylte Karosserie. Stoßfänger großflächig und flexibel; guter Seitenschutz. Türschweller verschmutzungssicher. Tank abschließbar; Klappe mit Fernbedienung. Sehr weit öffnende Türen für bequemen Einstieg. Recht gute Verarbeitung.
Schlecht: Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne. Vorklappen ohne Ausbau der Kopfstützen. Bequemes Be- und Entladen. Praktisches Format. Geklappter Rücksitz schützt Koffer gegen Vorrutschen. Gepäckabdeckung. Vollständige Auskleidung mit Teppich. Beleuchtung vorhanden. Deckel-Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Keine Ablagefächer. Anheben der Heckklappe erfordert viel Kraft.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m einstellbar. Geräumige Karosserie; bequemes Ein- und Aussteigen. Serienmäßig höhenverstellbarer Fahrersitz. Handschuhfach beleuchtet und abschließbar; ausreichend Ablagefächer.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Einstellelement der Fahrersitzlehne schlecht zugänglich.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Zündschloß beleuchtet. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad. Servolenkung. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Vorderfenster elektrisch zu betätigen. Alle Schalter übersichtlich und mit Auffindbeleuchtung. Check Control (zentrale Kontrolleinheit) zur Überwachung besonders vieler Funktionen. Scheinwerfer mit Wisch-/Waschanlage und automatischer Leuchtweitenregulierung.
Schlecht: Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Blinkerhebel zu dicht am Lenkrad. Bei abgesenktem Lenkrad teilweise verdeckte Instrumente. Unübersichtliches Fahrzeugheck. Zentralverriegelung nur an Fahrertür. Anheben der Motorhaube kraftaufwendig; primitiver Haltestab.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront und verdeckte Scheibenwischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank vor der Hinterachse. Seitenblinker. Warnrückstrahler in den Türen. Nebelrückleuchten. Außer Gurtbeschlägen glattflächige Innenraumkonturen. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert. Kopfstützenhöhe vorn für Personen bis ca. 1,90 m.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Gurtgeometrie im Fond ungünstig.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütige Kurvenlage; kaum Lastwechselreaktionen. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Sehr exakte, ausreichend feinfühlige Servolenkung. Wirksame Bremse, mit ABS (Aufpreis) auch bei Vollbremsung Lenken möglich.
Schlecht: Bremspedal etwas nachgiebig; langer Pedalweg.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; gutes Schlucken großer Unebenheiten; weiches Ansprechen. Kaum Seitenneigung und paralleles Einfedern (kein Nikken). Verstellbare Kreuzstütze in der Fahrerlehne. Körpergerechte, straff gefederte Sitze.
Schlecht: Auf unebener Landstraße unkultivierte Federung, die zum Stuckern neigt. Fahrersitz zu flach, dadurch wenig Schenkelauflage.

Heizung und Lüftung

Gut: Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar. Fußraumausströmer für Heizung auch im Fond. Colorscheiben und Sonnenschutzrollos am Heckfenster. Kräftiges, gut regulierbares, stufenloses Gebläse.
Schlecht: Bedienung unübersichtlich.

Wichtige Änderungen

5/86 Modelleinführung.
9/87 Alle Motoren schadstoffarm.
5/89 Modell überarbeitet.
1/91 Modellüberarbeitung mit Facelift.
12/92 4-Ventilmotor.
6/93 V6-Motor (Alfa).
10/93 Turbodiesel mit Kat.

Motorisierung

Der 2-Liter-Motor (85 kW/115 PS) des Fiat Croma ist drehfreudig und hängt gut am Gas. Gute Beschleunigung und hohe Endgeschwindigkeit zeichnen ihn aus. Seine Nachteile: Er ist unelastisch und läuft ziemlich rauh. Das Getriebe ist zu lang übersetzt, deshalb ist auch bei Autobahnfahrt oder beim Überholen häufiges Zurückschalten in den vierten Gang erforderlich. Das ist mit dem neuen (ab 1993) 2,0ie 16V (101 kW/138 PS) deutlich besser. Ausgesprochen sportliche Fahrleistungen bietet der Croma Turbo i.e. Super mit 1981 cm³, 110 kW/150 PS.

Ganz schön flott sind auch der Croma Turbo-Diesel mit einem Hubraum von 2428 Kubikzentimetern und 74 kW/100 PS sowie der Turbo-Diesel Super mit 85 kW/115 PS.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei den **Motoren** des Fiat Croma gab es hin und wieder durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** (besonders beim Turbo-Diesel). Die elektronische **Einspritzung** der Kraftstoffanlage erwies sich öfter als störungsanfällig (Baujahr 86 und 87), und auch die elektrische **Kraftstoffpumpe** versagte manchmal. Auch die **Zündung** zeigte sich defektanfällig (86 und 87), und bei der **Elektrik** gab es gelegentlich Fehlfunktionen. An einigen Fahrzeugen waren **Lichtmaschine** bzw. **Batterie** defekt.

Defekte **Thermoschalter** und gerissene **Keilriemen** führten bis Bj. 90 zu Motorschäden. Außerdem waren die **Öleinfülldeckel** häufig undicht oder gingen verloren.

Karosserie

Gut: Geschützte Lage der vorderen Blinkleuchten. Tank abschließbar. Türarretierung wirksam. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Platz für Warndreieck und Verbandkasten in Kofferraummulde. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; 6 Jahre Garantie gegen Durchrosten. Verarbeitung gut.
Schlecht: Stoßfänger wenig wirksam (Befestigung am Außenblech).

Kofferraum

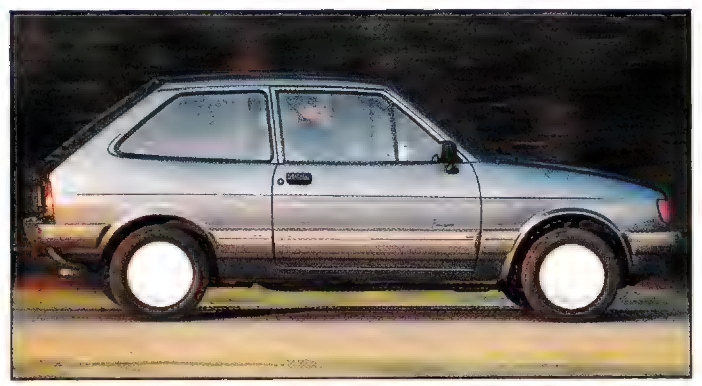
Gut: Variabler Kofferraum, einzeln klappbare Teile der Rücksitzlehne verschieden breit. Klappmechanismus praxisgerecht. Zugänglichkeit sehr gut (niedrige Ladekante, große Tür). Gepäckabdeckung. Sehr große, abgedeckte Ablage im Kofferraumboden.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat sehr kleiner Kofferraum. Bei geklappten Rücksitzlehnen Gepäck ohne Halt. Keine Beleuchtung. Öffnen der Hecktür nur mit Schlüssel. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Vorn viel Platz und bequemes Einsteigen durch breite Türen. Einstellhebel der Vordersitze funktionell und leichtgängig. Praktische Ablagen.
Schlecht: Hinten nur Kopffreiheit für Personengröße bis ca. 1,75 m und beschwerlicher Ein- und Ausstieg. Kein Handschuhfach vorhanden.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralschlüssel. Türöffner und Schlösser funktionell. Schalthebel und Pedale gut angeordnet. Lenkung beim Rangieren und während der Fahrt leichtgängig. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Bedienung für Wisch-/Wasch-Anlage und Fahrlicht praxisgerecht. Automatische Standlichtumschaltung. Blinker mit Tippkontakt für Überholsignale. Automatische Abschaltung der beheizbaren Heckscheibe. Übrige Bedienelemente überwiegend funktionell. Kontrolleuchte für Niveau der Bremsflüssigkeit. Übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe.
Schlecht: Rückwärtsgang hakt. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Radio an unübersichtlicher, schlecht erreichbarer Stelle. Tacho ohne Markierungen der Gangbereiche. Keine Kontrollleuchte für gezogene Handbremse. Innenrückspiegel klein. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite.



Vom ADAC im Oktober 83 getestet: Ford Fiesta L 1,1. Ein dreitüriger Kleinwagen (mit Heckklappe) in vielen Ausstattungs- und Motorvarianten

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Glatte Flächen. Tank außerhalb Heckdeformations-Bereich. Verbundglas-Frontscheibe. Armaturenbrett glattflächig. Sicherheitsgurte der Vordersitze einwandfrei. Kopfstützenhöhe vorn für Personengröße bis ca. 1,95 m. Auf der Beifahrerseite großer Sicherheitsabstand nach vorn zum Armaturenbrett.
Schlecht: Metallbügel der Sonnenblenden im Kopfbereich. Fensterpfosten kantig. Im Kniebereich der Vornsitzenden harte Kante der Ablagen. Lenkrad nur wenig abgepolstert.

Fahrverhalten

Gut: Gutmütige Straßenlage in Kurven und bei schneller Fahrt. Gute Traktion der Antriebsräder. Sicheres Fahrgefühl. Gute Handlichkeit. Exakte, ausreichend Fahrbahngefühl vermittelnde Lenkung. Frontantriebseinflüsse gering. Auch mit beladenem Kofferraum problemlose Fahreigenschaften.

Fahrkomfort

Gut: Abstimmung der Federung und Dämpfung ausgewogen. Auch beladen ausreichend Federwege der Hinterräder. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Sitze körpergerecht und angenehm straff gefedert. Unaufdringliches Fahrgeräusch bei allen Geschwindigkeiten.
Schlecht: Auf Kopfsteinpflaster unkultiviertes Abrollen. Unkomfortable Federung auf schlechter Straße – Insassen werden stark geschüttelt. Rechter Fuß des Fahrers ohne seitliche Abstützung. Aufdringlich heulendes Heizungsgebläse schon in 1. Stufe.

Heizung und Lüftung

Gut: Gute Belüftung. Wirksame, gut dosierbare Heizung. Seitlich zusätzliche Luftdüsen. Entfrostermöglichkeit für Seitenscheiben.
Schlecht: Bedienelemente gewöhnungsbedürftig. Keine separate Luftmengenregulierung. Gebläse nur 2stufig. Zugerscheinung durch Defrosterdüsen.

Wichtige Änderungen

8/83 Modellreihe überarbeitet.

3/84 1,6-Liter-Dieselmotor mit 40 kW/54 PS und XR2-Modell eingeführt (71 kW/96 PS).

1/86 1,4-l-Motor mit 54 kW/73 PS ersetzt 1,3 l.

8/86 1,0-l- und 1,1-l-Modelle: kontaktlose Transistorzündung.

11/86 1,1-l-Motor mit Kat, 5-Gang serienmäßig.

3/87 Modelle verbessert; 1,4-l-Motor mit Kat eingeführt.

5/87 (Stufenloses) CTX-Automatikgetriebe für 1,1-l-Motor

12/88 Modellwechsel.

Motorisierung

Für geringe Leistungsansprüche reichen die Versionen 1,0 (33 kW/45 PS) und 1,1 (37 kW/50 PS) durchaus. Seit 1987 gibt es noch den schadstoffarmen 1,1 mit 36 kW (49 PS). Besonders empfehlenswert ist die Kat-Version mit 52 kW (71 PS), die auch auf der Autobahn eine gute Figur macht. Nur sehr sportlichen Typen ist der starke, aber laute XR2 (71 kW/96 PS) zu empfehlen. Ein rundes Angebot dagegen: Der 1,6 D mit 40 kW (54 PS), der für einen Diesel relativ flott, relativ kultiviert und obendrein außerordentlich sparsam läuft.

Häufigste Mängel und Pannen

Hauptproblem der an sich robusten Fiesta-Motoren ist die Gemischaufbereitung. Bei den Benzinern hängt trotz mehrmaliger Änderungen immer wieder das **Schwimmernadelventil**. Dazu gab es oft verschmutzte **Vergaser** durch Fertigungsrückstände (ab Baujahr 86 deutlich verbessert). Wenn also der Motor nicht sauber läuft, sind es meist relativ geringfügige Probleme, die eine gute Werkstatt auch kennen sollte. Beim Diesel neigen die **Kraftstoffilter** zum Versulzen, dazu gab es einige Defekte an der **Kraftstoffpumpe**. Auch nichts Gravierendes also. Allerdings sollte man speziell bei älteren Modellen auf Undichtigkeiten im **Kühlsystem** achten (Stand der Kühlflüssigkeit beachten!). An der **Elektrik** fallen vor allem lose und korrodierte **Kabelstecker** auf. Funktioniert der **Anlasser** nicht, so kann das am Anlasserkabel liegen, das an der Kontaktstelle abgebrannt ist. Häufig fällt die Lucas-**Lichtmaschine** beim Diesel aus. Sie wurde ab Baujahr 3/88 durch ein Bosch-Fabrikat ersetzt. 1988 und 89 verbaute Ford fehlerhafte **Zündkerzen**. Kat-Defekte können die Folge sein (Motorleistung ok?).

Die Schwachstelle der **Kupplung** liegt in einer Schraube an der **Ausrückgabel**, die bisweilen bricht. Bei allen Baujahren sollte man die hinteren **Radlager** auf übermäßiges Spiel prüfen oder prüfen lassen (eine Werkstatt kann das Lager wieder einstellen). Auch den **Bremsen** sollte man einige Aufmerksamkeit gewähren. Die Scheiben und Trommeln verschleißen recht schnell, die Radbremszylinder gehen manchmal fest, und die Wirkung von **Hinterachs-** und **Handbremse** ist oft ungleichmäßig. Rost dagegen ist bei den Fiestas dieser Baureihe bisher noch kein Problem, die ADAC-Statistik zeigt bei dem kleinen Ford überdurchschnittlich wenig Mängel.

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutzleisten. Tankdeckel abschließbar. Leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum; klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne. Umklappen einfach. Bequemes Beladen; tiefe Ladekante. Gute Nutzbarkeit (praktisches Format); ebener Boden. Beleuchtung mit Anheben der Hecktür. Verschmutzungssichere Griffmulde innen zum Schließen.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne ungehindertes Vorrutschen des Gepäcks; keine Ablagefächer. Spärliche Auskleidung. Öffnen der Hecktür nur mit Schlüssel.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Geräumige Karosserie; bequemes Ein- und Aussteigen. Praktisches Handschuhfach, darüber hinaus viele Ablagen im Türen- und Armaturenbereich.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich.

Bedienung und Sicht

Gut: Klar gestyltes Armaturenbrett; überwiegend funktionelle Schalter und Hebel (Schalter beleuchtet). Übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Scheibenwaschanlage vierstrahlig. Heckscheibenwischer mit Waschanlage. Große Außenrückspiegel (auch rechts Serie).
Schlecht: Taster der elektrischen Fensterheber (Aufpreis) zu tief unten. Deutlich erhöhte Lenkkräfte beim Rangieren und in Kurven. Unpräzise und unlogische Außenspiegel-Einstellhebel. Vorn keine Wisch-/Wasch-Automatik und keine Wischer-Intervallschaltung für Heckscheibe. Betätigung der Hupe mittels Blinkerhebel. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite. Ölmeßstab schlecht zugänglich.



Vom ADAC im August 89 getestet: Ford Fiesta CLX. Den sehr beliebten Kleinwagen gibt es auch mit drei Türen. Im Herbst 91 kam mit dem Courier ein Kombi, der wegen seines Kastenaufbaus primär gewerblich genutzt wird

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und versenkte Wischerachsen mildern eventuellen Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich unfallsicher untergebracht. Blinkleuchten seitlich sichtbar, zusätzlich Seitenblinker.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe verletzungsgefährdend angebracht und Kante der Mittelkonsole im Kniebereich der Vornsitzenden. Türenkindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen. Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt; Gurtgeometrie der Rücksitze im Hüftbereich ungünstig. Kopfstützen vorn nur für Personen bis ca. 1,75 m ausreichend und für die Rücksitze nicht lieferbar.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Problemlose Kurvenlage. Schnell ansprechende, gut dosierbare Bremse (Gegen 1100 Mark Aufpreis Anti-Blockier-System).
Schlecht: Bei Schnellfahrt zögernd ansprechende Lenkung mit anschließender Überreaktion. Voll beladen stark rückstellende Lenkung. Beladen Schlingerneigung und verstärktes Aufschaukeln.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Schluckfreudige Fahrwerksfederung. Entspannte Sitzposition des Fahrers. Gut profilierte Vordersitze.
Schlecht: Bei Querrillen hartes Anfedern. Starke Seitenneigung in Kurven. Bei hoher Drehzahl lauter Motor.

Heizung und Lüftung

Gut: Besonders einfache Handhabung der Heizanlage. Kräftige Heizung. Luftverteilung individuell regulierbar; vier zusätzliche Ausströmer im Armaturenbrett. Kräftiges Dreistufen-Gebläse.
Schlecht: Keine separate Luftmengenregulierung und keine Einrichtung für Zirkulation oder Abschaltung der Luft.

Wichtige Änderungen

4/89 Neuauflage der Modellreihe: drei- und fünftüriger Kleinwagen.

9/89 Kraftstofftank auf 42 l und Kofferraum auf 250 l vergrößert. Stufenloses Automatik-Getriebe (CTX) in Zusammenhang mit dem 1,1-l-Motor erhältlich.

10/90 1,8-l-Dieselmotor mit Oxidationskatalysator.

5/91 1,3-l-Ottomotor.

1/92 Fiesta S 77 kW (105 PS) und Fiesta XR2i 96 kW (130 PS).

12/92 Modellpflege. CLX mit Sonnendach, „S" mit breiteren Kotflügeln.

Motorisierung

Nur zu Anfang gab es Euronorm-Motoren. Zu empfehlen sind die Kat-Modelle 1,1i mit 37 kW (50 PS), der 1,3i mit 44 kW (60 PS) und besonders der 1,4i mit 52 kW (71 PS). Wer es noch stärker mag, kann unter dem alten XR2i mit 76 kW (104 PS) oder ab Bj. 92 dem Fiesta S (77 kW/105 PS) oder dem neuen XR2i mit 96 kW/130 PS wählen. Den Diesel (44 kW/60 PS) gibt's ab Bj. 90 mit Oxi-Kat.

Häufigste Mängel und Pannen

Wenn bei einem Fiesta der **Motor** überhitzt, liegt das meistens an geplatzten **Wasserschläuchen**.

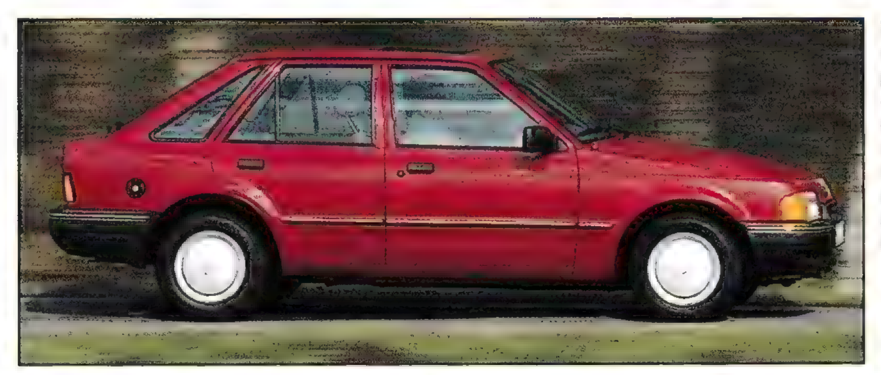
Der **Vergaser** löste manchmal eine Kettenreaktion aus: Er wurde locker, worauf das Benzin-/Luftgemisch nicht mehr stimmte. Daraus folgten dann Zündaussetzer (bis Baujahr 89). Achten Sie bei der Probefahrt auf runden Motorlauf und normales Geräuschbild beim Gasgeben. Ebenfalls Zündaussetzer und sogar komplett streikende Motoren resultierten aus korrodierten **Steckverbindungen** (bis Ende 90) und durchgescheuerten **Kabeln** am **Einspritzventil**.

Hauptursache in der Pannenstatistik des ADAC waren gerissene **Gasseile** und **Zahnriemen** (Aug.-Nov. 89 Fiesta D). Im **Zündschloß** gab es Probleme mit einem durchgeschmorten elektrischen Teil. Weil der **Kabelstecker** am **Magnetschalter** des **Anlassers** korrodierte oder verschmorte, ist diese Verbindung seit dem Modelljahr 91 deshalb verschraubt.

Das **Kupplungsspiel** sollte man prüfen lassen, wenn der Verdacht besteht, daß der Gebrauchtwagen häufig in der Stadt bewegt worden ist.

Die **Handbremse** fällt öfters wegen eines langen Hebelweges oder einseitiger Wirkung auf dem Prüfstand auf.

Korrosion an der Karosserie ist dank guter Rostvorsorge bisher nicht aufgetreten.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: der Ford Escort in der Version 1,3 GL. Er ist auch als Kombi oder Cabrio erhältlich. Das Stufenheckmodell heißt Orion

Karosserie

Gut: Tank abschließbar. Leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Ungewolltes Aussperren möglich. Keine Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Zusätzliches Vergrößern durch Vorklappen des Rücksitzes; Lehne asymmetrisch geteilt. Zugänglichkeit sehr gut (tiefe Ladekante, große Öffnung). Geklappter Rücksitz verhindert Vorrutschen der Koffer. Sichtschutz. Auskleidung.
Schlecht: Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m einstellbar. Viel Platz und vorn bequemes Ein- und Aussteigen. Einstellhebel der Vordersitze funktionell und leichtgängig. Ausreichend Ablagefächer.
Schlecht: Handschuhfach ziemlich zerklüftet.

Bedienung und Sicht

Gut: Außenrückspiegel von innen einstellbar. Wischerhebel und Lichtschalter praxisgerecht. Alle Schalter mit Auffindbeleuchtung bei Fahrt im Dunklen. Übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe. Großer Außenrückspiegel ergibt sehr gute Sicht nach hinten.
Schlecht: Entriegelung der hinteren Türen von außen umständlich. Innenleuchte ohne Kontaktschaltung der Hintertüren. Bei Kurvenfahrt hohe Haltekräfte am Lenkrad. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Betätigung der Hupe mittels Blinkerhebel. Tacho ohne Markierungen der Gangbereiche. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Glatte Flächen. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchten. Lenkrad umschäumt und mit großer Prallfläche. Kopfstützenhöhe für Personen bis ca. 1,85 m.
Schlecht: Gurtpeitschen der Vordersitze zu lang (nicht am Sitz). Gurtgeometrie im Fond ungünstig.

Fahrverhalten

Gut: Gutmütige Kurvenlage. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Spurstabile Bremsen.
Schlecht: In rutschiger Kurve schnell durchdrehende Antriebsräder. Stark rückstellende Lenkung; Lenkradflattern auf schlechter Straße.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; hohes Schluckvermögen und feinfühliges Ansprechen. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte, ausgewogen straff gefederte Sitze.
Schlecht: Bei Schnellfahrt recht hohes Geräuschniveau im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung mit guter Wirkung auch bei niedrigen Außentemperaturen. Temperatur fein einstellbar. Viele Düsen für Kalt- und Warmluft. Schnelles Entfrosten aller Scheiben. Kräftiges Dreistufen-Gebläse.
Schlecht: Keine separate Luftmengenregulierung. Keine Innenzirkulation oder Schnellabschaltung der Luft.

Wichtige Änderungen

9/80 Neue Modellreihe. Drei- oder fünftürig zu haben.

12/80 Kombi-Modelle mit drei Türen eingeführt.

5/81 Alle Modelle H4-Scheinwerfer, Bremskraftverstärker.

2/82 XR-3i mit 71 kW/96 PS.

3/82 Motoränderung: 1,1-l-CVH durch 1,1-l-HC-Motor ersetzt.

9/82 XR-3i-Leistung auf 77 kW/105 PS erhöht.

2/83 Kombi auch mit fünf Türen erhältlich.

8/83 Neu: Diesel-Motor, Cabrio und Orion (Stufenheck).

2/86 Alle Escort/Orion durch neue Modelle ersetzt.

1/87 1,4-l-Motor mit 54 kW/73 PS ersetzt 1,3-l-Motor; ab 87 alle Benzin-Motoren mit Kat erhältlich.

4/89 Escort: 1,8-l-Diesel-Motor (44 kW/60 PS).

10/90 Modellwechsel.

Motorisierung

Eine gute Grundmotorisierung für den Escort stellt der 1100-cm³-Motor mit 40 kW (55 PS) dar, möglichst in der sparsameren Ausführung für Superbenzin. Wer flotter vorankommen möchte, ist ausgezeichnet mit dem 1,3-Liter-Motor bedient, der mit 51 kW (69 PS) den Golf-Konkurrenten zu guten Fahrwerten bei mäßigem Verbrauch beflügelt. Escort-Käufer, die nicht gern so viel schalten, wie es die kleineren Motoren erfordern, müssen zum 1,6-Liter mit 58 kW (79 PS) greifen. Der Diesel eignet sich vor allem für die Stadt. Mit Katalysator gibt es 1,4- und 1,6-l-Motoren sowie wahlweise auch einen 1,8-l-Diesel.

Häufigste Mängel und Pannen

Die Käufer eines gebrauchten Escort oder des technisch baugleichen Orion müssen sich im Hinblick auf die Lebensdauer des Motors vor allem mit dem Thema **Zahnriemen** auseinandersetzen. Dieser zeigte sich in seinen Beanspruchungen allzuoft nicht gewachsen und riß häufig schon bei Laufleistungen von wenig mehr als 20 000 Kilometern. Da er abgesehen von Nebenaggregaten auch den **Ventiltrieb** betätigt, hat ein Riß des **Zahnriemens** meist einen teuren **Motorschaden** zur Folge. Bei älteren Autos sollte man unbedingt darauf achten, daß der **Zahnriemen** wie vorgeschrieben bei der 60 000-Kilometer-Inspektion gewechselt wurde. Bei jüngeren Fahrzeugen kann man ihn vorsichtshalber austauschen lassen oder im Falle eines Schadens beim Werk einen Kulanzantrag stellen. Bei den Modellen der Baujahre 89 und 90 scheint dieses Problem mittlerweile behoben zu sein.

Die weiteren Probleme, die beim Escort-Motor auftauchen können, sind zwar lästig, aber weder gravierend noch teuer. Die **Vergaser** haben gelegentlich Funktionsstörungen durch Schmutzreste aus der Produktion, und die **Kontaktstecker** der Elektrik sind feuchtigkeitsempfindlich und gelegentlich lose. Ab Baujahr 89 gab es hier Verbesserungen. Einige baujahrsbedingte Probleme: Bis 82/88 waren die **Lichtmaschinen** der Diesel anfällig, von Mitte 87 bis 3/88 brechen oft Schrauben am Ausrückmechanismus der **Kupplung**, und von 11/85 bis 5/86 reißt gelegentlich der **Gaszug**.

Einseitige Wirkung an **Hand-** und **Hinterachsenbremse** moniert der TÜV aus Sicherheitsgründen relativ oft, und auch auf die **Bremsleitungen** muß man ein Auge werfen. Die hinteren **Radlager** sollten bei jeder Inspektion genau kontrolliert werden.

Bis zum Baujahr 84 muß der Escort-Käufer mit Korrosion an **Türen**, **Kotflügeln**, **Batteriehalterungen** und an tragenden Teilen rechnen, danach führte Ford verbesserte Rostschutzmaßnahmen ein. Im Zweifel besser einen Fachmann zu Rate ziehen.

Karosserie

Gut: Aerodynamisch geglättete Karosserie. Gute Verarbeitung. Leicht schließende Türen. Sehr großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Seitlich Stoßschutzleisten. Serienmäßig Kurbelhubdach aus getöntem Glas.
Schlecht: Warndreieck nicht zu befestigen. Außer für Radwechsel kein Bordwerkzeug. Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Entriegeln der Hecktür auch vom Fahrersitz aus. Sehr bequemes Beladen durch niedrige Ladekante und weit öffnende Hecktür. Gemessen am Fahrzeugformat großes Volumen. Für weitere Volumenvergrößerung Rücksitz klappbar. Gut nutzbares Format; glatte Flächen. Vollständige Auskleidung. Hecktür mit verschmutzungssicherem Innengriff.
Schlecht: Rücksitzfläche im Gegensatz zur geteilten Lehne nur im Ganzen klappbar. Mit fünf Personen wegen geringer Zuladung kein Gepäck erlaubt. Keine Ablagefächer und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Spärliche Beleuchtung. Zu wenig Diebstahlsicherheit - Klappmechanismus der Rücksitzbank und Fernbedienung nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Großzügiges Platzangebot: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m Größe einstellbar. Sitzhebel griffgerecht - Einstellen mit sehr geringem Kraftaufwand. Solides, jedoch etwas nüchtern wirkendes Interieur.
Schlecht: Ein- und Aussteigen sowie Beladen wegen tiefliegender Karosserie etwas beschwerlich. Rücksitzgurte nur beidhändig anzulegen. Für Vornsitzende wenig, für Hintensitzende keine Ablagefächer; Handschuhfach nicht abschließbar und nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet.



Vom ADAC im September 90 getestet: Ford Escort CLX 1,6i. Den kompakten Kölner gibt es auch als Kombi, Cabrio oder mit Stufenheck (Orion)

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle, ausgenommen der schwergängigen Lenkung leichte Fahrzeugbedienung, wichtige Funktionen zentral in Lenksäulenhebeln, Schalter überwiegend übersichtlich, gut ablesbare Instrumente (Drehzahlmesser Serie), deutliche Kontrolleuchten. Zentrale Türverriegelung mit Mehrstellenbedienung. Übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht.
Schlecht: Unlogische Drehrichtung des Türschlüssels beim Auf- und Absperren. Beim Rangieren viel Kurbelei am Lenkrad; beladen in Kurven hohe Haltekräfte. Schaltung manchmal hakend. Rechter Außenspiegel nur vom Beifahrersitz aus einstellbar (auf Wunsch gegen Aufpreis elektrische Einstellung). Innenspiegel klein. Im rechten Außenspiegel verkleinerndes Bild. Hintere Seitenfenster nicht vollständig zu öffnen. Keine Wisch-/Wasch-Automatik und Heckwischer nur mit Intervallschaltung. Aschenbecher und Zigarettenanzünder weit unten im Fußraum. Hupknopf klein. Warnblink-Schalter wenig übersichtlich auf der Lenksäule und unbeleuchtet. Schalter der Scheinwerfer-Leuchtweitenregulierung vom Lenkrad vollständig verdeckt. Bei hohem Tempo starke Tachovoreilung. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Außenbeleuchtung. Innenbeleuchtung ohne Kontaktschalter an den Hintertüren. Mit Frontscheibenheizung bei Nachtfahrt Blendwirkung durch die Heizdrähte. Ölmeßstab schlecht zugänglich.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront mildert Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Tank sowie Batterie außerhalb Deformationsbereich. Anordnung der Vordersitzgurte einwandfrei (Schloß günstig am Sitz befestigt, Umlenkbeschlag höheneinstellbar).
Schlecht: Armaturenbrett hart. Gurtbeschlag der Vordersitze vorstehend und in Kopfnähe. Geometrie der Rücksitzgurte im Hüftbereich ungünstig. Kopfstützen nur für Personen bis etwa 1,75 m einstellbar. Kindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Fahrverhalten

Gut: Gutmütiges, sicheres Kurvenverhalten.
Schlecht: Indirekte, stark rückstellende Lenkung. Bremsansprechen etwas zögernd (Testwagen mit ABS). Beladen Schlingerneigung.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Feder-/Dämpferabstimmung; trotz straffer Auslegung guter Federungskomfort. Straffe, gut konturierte Sitze; entspannte Sitzposition des Fahrers.
Schlecht: Bei schneller Autobahnfahrt hohes Innengeräuschniveau (lauter Motor).

Heizung und Lüftung

Gut: Fein regulierbare Heiztemperatur. Luftauslässe im Armaturenbrett für erwärmte und unerwärmte Luft. Colorscheiben zur Verringerung der Aufheizung durch Sonne.
Schlecht: Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet. Keine separate Luftmengenregulierung und keine Einrichtung für Zirkulation der Innenluft oder Schnellabschaltung der Außenluftzufuhr.

Wichtige Änderungen

9/90 Neuauflage der Modellreihe als drei- oder fünftürige Schrägheck- (Escort), viertürige Stufenheck- (Orion) und fünftürige Kombilimousine (Escort Turnier) sowie als Cabrio. Motorvarianten: 1,4i, 1,6i und 1,8 D.

11/90 1,8-l-Dieselmotor auch mit Katalysator.

9/91 1,3-l-Einspritzmotor mit 44 kW (60 PS) und Sportversion Escort RS 2000 (dreitürig) mit 110 kW (150 PS).

2/92 Neue Vierzylinder-Motorenbaureihe mit Vierventiltechnik als 1,8 l und 77 kW (105 PS) sowie 96 kW (130 PS) und als 2 l mit 110 kW (150 PS). XR3i-Reihe mit 1,6- und 1,8-l-Motor.

9/92 Völlige Überarbeitung der Modellreihe mit Facelift. Neuer 1,6-l-Vierventil-Motor mit 66 kW (90 PS).

2/93 Cabrio der neuen Baureihe.

Motorisierung

Bei den Modellen Ford Escort/Orion macht es wenig Sinn, unter die 1,4-l-Version mit 52 kW (71 PS) zu gehen. Leider klafft bis zur nächsthöheren Leistungsklasse mit 1,6 l und 77 kW (105 PS) ein zu großes Loch, das erst im Nachfolgemodell (ab Sommer 92) mit einem 1,6-l-16V und 77 kW (90 PS) geschlossen wurde. Bleibt als Alternative mit Spareffekt nur noch der 1,8-l-Diesel mit Kat.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei der alten Motorenbaureihe mit Zweiventiltechnik ist auf **Motorengeräusche** zu achten. Sie könnten einen vorzeitigen Motorschaden andeuten. Wegen erhöhten **Nockenwellenverschleißes** beim 105-PS-Motor werden seit 1/92 neue Nockenwellen und Hydrostößel eingesetzt.

Im Bereich der **Elektrik/Elektronik** liegt ein Mängelschwerpunkt bei der **elektrischen Benzinpumpe**: Sie fiel häufig aus, weil entweder der im Kofferraum installierte Crash-Schalter zu sensibel reagierte, oder weil sich (beim 1,6-l-Einspritzer) eine Verbindung an der im Tank sitzenden Pumpe löste. **Batteriedefekte** sind auf Tiefentladungen zurückzuführen. Ab Sommer 92 führte Ford einen „Licht an"-Warner und bessere Batterien ein. **Generatordefekte** führten zu neuen Kompaktgeneratoren (ab 93).

Von einem Fachmann sollte man sicherheitshalber prüfen lassen, ob sich an den **Antriebswellen** keine **Ausgleichsgewichte** gelöst haben. Achten Sie bei der Besichtigung auch darauf, ob sich im Bereich der C-Säule (bis 4/91) keine **Risse im Blech der Karosserie** befinden. Bei Cabrios bis 6/91 sollte der Verkäufer nachweisen, daß die Rückrufaktion (die sich in manchen Fällen lösende **Hupenhalterung** kann den Reifen aufschlitzen) ordnungsgemäß befolgt wurde.

Karosserie

Stufenheck, viertürig. Dachtransport nur mit Spezialträger.
Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Stoßfänger flexibel und großflächig: Seitenschutz. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Tankverschluß nicht an zentrale Türverriegelung gekoppelt. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Fondlehnen zum Durchladen im Verhältnis ⅓ zu ⅔ klappbar. Diebstahlsicherheit (Rücksitzlehnen nur bei offenem Kofferraum zu entriegeln). Beleuchtung mit Öffnen des Kofferraums. Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Flaches Format, dadurch eingeschränkte Nutzbarkeit. Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Geräumiger Innenraum; Ein- und Aussteigen vorn bequem. Serienmäßig höhenverstellbarer Fahrersitz. Praktisches Handschuhfach, ausreichend Ablagen.
Schlecht: Ein- und Aussteigen hinten wegen kleiner Türen beengt. Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Lehnenverstellung der Vordersitze schlecht zugänglich.

Bedienung und Sicht

Servolenkung gegen Aufpreis.
Gut: Zentrale Türverriegelung. Innenleuchte mit Verzögerungsabschaltung; Leselampen. Beide Außenrückspiegel und Vorderfenster elektrisch zu betätigen. Intervallschaltung des Scheibenwischers variabel. Hebel und Schalter für alle Hauptfunktionen funktionell; Kipptasten mit Auffindbeleuchtung. Kontrollleuchten für besonders viele Funktionen. Große Außenrückspiegel (beheizbar). Halogen-Fernscheinwerfer und Nebelscheinwerfer.
Schlecht: Betätigen der Handbremse durch Ablagebox behindert. Keine Wisch-/Wasch-Automatik; keine Antippschaltung. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Nach hinten schlechte Sicht (breite Pfosten, hohes Heck). Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.



Vom ADAC im Juni '87 getestet: Der Ford Sierra 2,0 Ghia. Die Stufenheck-Limousine ist auch als Turnier und wahlweise als Fließheck erhältlich

Sicherheit

Kopfstützenhöhe für Personen bis ca. 1,80 m.
Gut: Nachgiebige, abgeflachte Front mildert die Folgen eines Fußgängerunfalls. Nebelrückleuchten. Gurtbeschläge ausgenommen glattflächige, einwandfreie Innenraumkonturen. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert.
Schlecht: Tank im Heckdeformationsbereich. Kantiger Gurtbeschlag im Kopfbereich der Vornsitzenden.

Fahrverhalten

Sportliche Kurvenlage (leicht unter- bis übersteuernd).
Gut: Recht guter Geradeauslauf. Mit Servolenkung (Aufpreis) gute Handlichkeit. Exakte Lenkung. Wirksame, spontan ansprechende Bremse; mit ABS (Aufpreis) auch bei Vollbremsung Lenkbarkeit.

Fahrkomfort

Komfortabel abgestimmtes Fahrwerk.
Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; hohes Schluckvermögen und feinfühliges Ansprechen. Besonders körpergerechte, komfortable Sitze (Vordersitze mit einstellbarer pneumatischer Lendenwirbelunterstützung).
Schlecht: Bei großen Bodenwellen nachschwingende Karosserie. Durch ungünstige Gaspedalstellung angespannte Beinhaltung. Laute Windgeräusche.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung. Viele Düsen für Kalt- und Warmluft. Fußraumausströmer im Fond. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Außerordentlich wirkungsvolles Gebläse.
Schlecht: Bedienungshebel vom Lenkrad verdeckt und wenig praktisch. Keine separate Luftmengenregulierung. Zugerscheinung durch Defrosterdüsen. Keine Innenzirkulation oder Schnellabschaltung der Luftzufuhr möglich.

Wichtige Änderungen

9/82 Verkaufsstart der Fließheck- und Kombi-Modelle mit fünf Türen.

3/83 XR4i eingeführt.

9/83 dreitürige Modelle.

2/85 2,0-l-S-Motor und XRi 4x4 2,8 l eingeführt.

8/85 Katalysator für 2,0-l-Einspritzmotor.

3/86 Kombi mit Allrad eingeführt: (XR 4x4).

3/87 Modellreihe überarbeitet. Neu: Stufenheck-Version.

9/87 1,8-l-Motor mit geregeltem Kat eingeführt.

2/88 RS-Cosworth eingeführt (150 kW/204 PS).

9/88 Alle Modelle (außer Cosworth) mit Kat lieferbar.

3/89 Neuer 1,8-l-Motor.

6/89 Neuer 2,0-l-Motor mit Kat und 88 kW/120 PS.

1/90 Modellreihe überarbeitet.

10/90 1,8-l-Turbodiesel mit Katalysator.

9/91 Modellüberarbeitung; Armaturen und Stoßfänger geändert.

12/92 Modellreihe eingestellt und durch den „Mondeo" ersetzt.

Motorisierung

Die Basismotorisierung des geräumigen Sierra (55 kW/75 PS) ist besonders für den Turnier recht knapp bemessen. Die 66-kW-Version (90 PS) ist da die weit harmonischere Bestückung (ab Baujahr 84 kam hier die modernere 1,8-Liter-Version zum Einsatz). Noch darüber bietet Ford in der 2-l-Klasse eine Vergasermaschine mit 77 kW (105 PS) und einen (2,0i) Einspritzer mit 85 kW (115 PS). Mit geregeltem Kat werden die Versionen 1,6, 2,0i, 2,9i und Cosworth angeboten; Diesel gibt es mit 49 kW/67 PS und 55 kW/75 PS (TD Kat).

Häufigste Mängel und Pannen

Zuverlässigkeit ist nicht die Stärke des Sierra. Motordefekte durch undichte **Wasserpumpen** bis Baujahr 5/87 und durchgebrannte **Auslaßventile** bei Kilometerstand 50 000–80 000 (bis einschließlich Baujahr 86) sind keine Seltenheit. Die **Wasserpumpen** waren dabei besonders häufig im Diesel defekt, die **Ventile** beim OHC-Vergasermotor. So empfehlen sich vor dem Kauf folgende Vorsichtsmaßnahmen: Genau auf den Stand der **Kühlflüssigkeit** und, während der Probefahrt, auf **Wassertemperatur** unter höherer Belastung achten. Möglichst Kompressionsdiagramm anfertigen lassen. Außerdem prüfen, ob bei der 60 000-Kilometer-Inspektion der **Zahnriemen** gewechselt wurde.

Die **Zündung** fiel nicht nur durch lose **Kontaktstecker** auf. Schwankende Widerstandswerte führen zu **Zündkerzenausfällen** und zu überhitzten und verbrannten **Katalysatoren** (prüfen, ob der Kat rasselt). Besserung gab es ab August 88. Bei Laufzeiten zwischen 90 000 und 120 000 Kilometern wurden beim Ford Sierra hin und wieder **Getriebedefekte** festgestellt. Leere **Batterien** sind besonders beim Diesel und beim 2,0 OHC auf defekte **Keilriemen** zurückzuführen (ab Baujahr 87 geänderter Riemenantrieb). Beim Diesel muß man bis April 87 mit defekten **Anlassern** rechnen, Probleme mit dem **Gaszug** sind erst seit 11/88 behoben. Die **Kupplung** wurde 3/91 wegen aufgetretener Defekte geändert.

Die **Auspuffanlage** brach bei Kat-Modellen schon bei fast neuen Autos (ab 10/88 ist dies behoben), bei Wagen ohne Kat ist sie sehr rostanfällig. Die **Crash-Schalter** lösen schon bei kleinen Erschütterungen aus und unterbrechen die Spritzufuhr. Sie ist durch einen Knopfdruck wieder in Gang zu setzen.

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie. Flexible, besonders großflächige Stoßfänger, Seitenschutz. Tank abschließbar. Leicht schließende Türen mit kräftiger Arretierung. Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten im Kofferraum. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten. Gute Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Große Hecktür und vorklappbare Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt; Umklappen einfach. Sehr bequemes Beladen durch große Öffnung. Praktisches Format. Gepäckabdeckung. Vollständige Auskleidung mit Teppich.
Schlecht: Rücksitzfläche im Gegensatz zur Lehne ungeteilt. Außer für Verbandkasten kein Ablagefach. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen des Deckels.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Bequemes Ein- und Aussteigen; außergewöhnlich geräumige Karosserie (sehr große Beinfreiheit im Fond). Höhenverstellbarer Fahrersitz und Luftkissen-Lendenstütze. Praktisches Handschuhfach, darüber hinaus sinnvolle Ablagefächer.
Schlecht: Einstellrad der Vordersitzlehnen schlecht zugänglich.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralschlüssel mit eingebauter Leuchte. Vorn und hinten Innenbeleuchtung. Lenkrad längs- und höhenverstellbar. Schalthebel griffgerecht. Schaltung sehr leichtgängig und exakt. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Vorderfenster elektrisch zu betätigen. Wischerhebel funktionell; sechsstufige Intervallschaltung. Automatisches Einschalten des Heckwischers bei Regen. Alle Schalter übersichtlich und mit Auffindbeleuchtung. Besonders viele Kontrolleuchten und Warnsymbole. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal. Großes Sichtfeld. Vier Wasserdüsen für Scheibenwischer. Wisch/-Wasch-Anlage für Heckscheibe. Große Außenrückspiegel.
Schlecht: Kupplungspedal schwergängig. Servolenkung nicht serienmäßig. Keine Wisch-/Wasch-Automatik für Frontscheibe. Aschenbecher zu tief untergebracht und schmal. Besonders nach vorn unübersichtliche Karosserie beim Einparken. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: Ford Scorpio 2,0 CL mit geregeltem Kat. Eine geräumige, funktionelle Reiselimousine, serienmäßig mit ABS und Hecktür. Seit 1990 gibt es eine Stufenheckvariante, seit 9/91 auch einen Kombi

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mit nachgiebigem Stoßfänger; Scheibenwischerachsen versenkt. Blinkleuchten von der Seite gut sichtbar. Nebelrückleuchten. Armaturenbrett glattflächig. Kniebereich der Vornsitzenden entschärft. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert. Kopfstützenhöhe vorn für Personen bis ca. 2 m; auch auf den Rücksitzen Kopfstützen serienmäßig.
Schlecht: Tank im Heckdeformationsbereich. Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Sicherheitsgurte hinten ungünstig im Hüftbereich.

Fahrverhalten

Gut: Einwandfreier Geradeauslauf. Gutmütige Kurvenlage; Lastwechsel gering. Spurstabilität auf unebener Fahrbahn. Exakte, ausreichend Fahrbahngefühl vermittelnde Lenkung; Rückstellung gleichmäßig und nicht zu stark. Sehr wirkungsvolle, gut ansprechende Bremse; durch ABS auch bei Vollbremsung beibehaltene Lenkbarkeit.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung – hohes Schluckvermögen. Nick- und Wankneigung sehr gering. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte, gut gefederte Sitze (straff). Geräuschniveau allgemein niedrig.
Schlecht: Bei großen Querrillen hartes Einfedern.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente gut erreichbar und im Blickfeld; Skalenbeleuchtung. Kräftige Heizung. Luftverteilung individuell regulierbar; viele Düsen.
Schlecht: Keine separate Luftmengenregulierung.

Wichtige Änderungen

4/85 Modellreihe eingeführt.
11/86 Neue V6-Motoren: 2,4i, 2,4i Kat, 2,9i, 2,9i Kat.
4/87 2,0-l-Motor mit unger. Kat ersetzt 1,8-l-Motor.
2/89 Neuer Motor: 2,5-l-Turbodiesel 68 kW (92 PS).
3/89 Modelle mit neuem V6-2,4i-Kat-Motor eingeführt.
1/90 Stufenhecklimousine vorgestellt.
3/91 Neuer V6-Motor: 2,9i-24V mit 143 kW (195 PS).
9/91 Kombi „Turnier“ auch mit Allrad.

Motorisierung

Das Motorenangebot beim Ford Scorpio besteht aus Vier- und Sechszylinderaggregaten. Bei den Benzinmotoren reicht die Palette von 1765 cm³ und 66 kW/90 PS (bis 87) bis zu 2894 cm³ und 110 kW/150 PS. Am meisten gekauft: Das 2-Liter-Triebwerk mit Vergaser oder als Einspritzer. Ein drehfreudiger, elastischer Motor mit guter Gasannahme, ausreichender Beschleunigung und hoher Endgeschwindigkeit sowie einem angemessenen Verbrauch und großer Reichweite, aber auch mit rauhem Motorlauf. Der 2,9-Liter-Motor hat 110 kW/150 PS bzw. 107 kW/145 PS in der Kat-Version. Ab 3/91 gibt es einen 2,9i-24V-Motor mit 143 kW/195 PS und ein neues Automatikgetriebe.

Bei den Dieselmotoren stehen zwei Triebwerke zur Wahl: ein Saugdiesel mit 2498 cm³ Hubraum, 51 kW/69 PS und ein Turbodiesel mit 2894 cm³ und 68 kW/94 PS – stark genug für bequeme Autobahnreisen.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei den Dieselmotoren des Ford Scorpio gab es häufig Motorüberhitzungen oder defekte Zylinderkopfdichtungen durch defekte **Wasserpumpen**. Seit Mitte 87 werden deshalb keramische Dichtungen eingebaut.

Recht oft reißen auch die **Keilriemen** (besonders beim 2-Liter-OHC-Motor).

Manche **Zündkerzen** streuen in den Widerstandswerten. Dadurch kommt es zu Zündaussetzungen, die wiederum zu einer Überhitzung oder zu Defekten am Kat führen. Achten Sie auf Geräusche am Kat!

An der **Kupplung** gibt es Defekte, starken Verschleiß, und manchmal rupft sie. Bei der Probefahrt darauf achten!

Bei den **Getrieben** bricht gelegentlich das Antriebsritzel, und das Vorgelegelager frißt sich wegen Ölverlusts fest. Auf Ölundichtigkeit achten! Und auf defekte **Auspuffanlagen** bei Kat-Fahrzeugen!

Crash-Schalter-Probleme gibt es wie beim Sierra.



Vom ADAC im März 88 getestet: Ford Transit Bus FT 100 (neunsitzig). Der Kleinbus bietet viel Platz. Der FT 100 wird auch als Pritschenwagen, Transporter mit Doppelkabine, Kastenwagen, Hochraum-Kastenwagen, Kombi ohne Sitze und Freizeit-Mobil (Nugget) und mit unterschiedlichen Längen angeboten

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Großflächige Stoßfänger. Tank abschließbar. Leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Demontieren der Sitze umständlich. Keine blickgeschützten Ablagefächer.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Nach Demontage der Sitze sehr großer Laderaum. Sehr bequemes Beladen (niedriges Bodenniveau). Beleuchtung.
Schlecht: Keine Befestigungsmöglichkeit für Warndreieck und Verbandkasten.

Innenraum

Gut: Besonders viel Platz auf allen Sitzen; bequemes Ein- und Aussteigen durch große Türen. Serienmäßig höhenverstellbarer Fahrersitz. Praktische Ablagen.
Schlecht: Beifahrersitz und Rücksitze ohne Lehnenverstellung. Leider kein abschließbares Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralschlüssel. Beleuchtung an allen Sitzplätzen (Schalter am Fahrersitz). Großes, griffiges Lenkrad; Kräfte beim Lenken relativ gering. Wischerhebel und Lichtschalter praxisgerecht. Auch übrige Bedienungselemente überwiegend funktionell. Kontrolleuchten für viele Funktionen. Klar gezeichnete, im Blickfeld liegende Instrumente. Übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Wischer und Waschanlage für Heckscheibe. Große Rückspiegel.
Schlecht: Scheibenwischer ohne Wisch-/Wasch-Automatik. Betätigung der Hupe mittels Blinkerhebel. Tacho ohne Markierungen der Gangbereiche. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchten. Armaturenbrett glattflächig.
Schlecht: Dach innen zum Teil unausgekleidet. Fensterpfosten hart. Im Fahrgastraum nur Beckengurte.

Fahrverhalten

Gut: Ausgewogene Fahreigenschaften. Guter Geradeauslauf und Fahrstabilität in Kurven. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Fein dosierbare Bremse. Auch beladen problemlose Fahreigenschaften.
Schlecht: Viel Kurbelei am Lenkrad. Lenkung um die Mittellage etwas ungenau.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Fahrwerksabstimmung; ein hohes Schluckvermögen und feinfühliges Ansprechen. Auch beladen guter Federungskomfort. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer – körpergerechter, bequemer Sitz.
Schlecht: Lehnen im Fahrgastraum zu kurz. Laut nagelnde Dieselmotoren.

Heizung und Lüftung

Gut: Individuelle Luftverteilung möglich. Kräftiges Dreistufen-Gebläse. Separate Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Im Fahrgastraum keine separate Heizung. Mittlere Seitenscheiben nicht zu öffnen. Keine separate Luftmengenregulierung.

Wichtige Änderungen

1985 Neues Modell eingeführt: Kombi als FT80, FT100 und FT120. Unterschiedliche Radstände und Zuladungen. Bus-Variante nur FT100. 2,5-l-Dieselmotor mit Direkteinspritzung.

4/89 Dieselmotor in der Leistung auf 59 kW (80 PS) angehoben. 2-l-Einspritzmotor mit geregeltem Kat.

9/91 Modelländerung mit neuen Motoren.

Motorisierung

Im Ford Transit sind je drei Diesel- und Benzinmotoren möglich. Aus 2,5 l schöpfen die beiden Saugdiesel 51 kW (70 PS) bzw. 59 kW (80 PS), der Turbodiesel 74 kW (100 PS). Bei älteren Modellen gibt's noch den 1,6-l-Otto-Motor ohne Kat mit 46 kW (63 PS). Die 2-l-Motoren sind Kat-gereinigt und leisten 57 kW (78 PS) bzw. 72 kW (98 PS). Wer häufig schwer lädt, sollte die stärkeren Motoren wählen.

Häufigste Mängel und Pannen

Dem Ford Transit (bis Baujahr 87) machen manchmal defekte **Wasserpumpen** zu schaffen, was überhitzte Motoren nach sich ziehen kann. Bei den Dieselmotoren (bis Mitte 89) fallen undichte oder gebrochene **Kraftstoffleitungen** und defekte **Einspritzpumpen** auf. Den Defekt an der Dieselleitung kann man in den meisten Fällen auf die Verschraubung zwischen der Hauptförderpumpe (Ausnahme: wenn eine Bosch-Pumpe eingebaut ist) und dem Dieselfilter eingrenzen.

Bei den Benzinmotoren kann sich die mechanische **Benzinpumpe** lockern. Achten Sie darauf, ob sie am Flansch Spiel hat oder wackelt.

Die **Getriebe** (bis Baujahr 88) erweisen sich als zu schwach dimensioniert. Aus diesem Grund sollte bei einer ausgiebigen Probefahrt geprüft werden, ob sich die einzelnen Gänge ohne Kratzen und Haken einlegen lassen und keine anomalen Geräusche zu hören sind. Zu hören ist auch, ob die **Auspuffrohre** gebrochen sind.

Kupplungsdefekte (Kupplungsscheiben zerrissen) sind ab 4/92 durch eine geänderte Synchronisierung behoben.

Ebenfalls bei den Benzin-Versionen ist die Kontrolle des **Generators** – am besten bei einem qualifizierten Auto-Elektriker – unerläßlich, um sich vor einer später notwendigen Reparatur zu schützen.



Vom ADAC im August 87 getestet: Honda Civic 1,5i GT. Der japanische Kompaktwagen ist in jeder beliebigen Karosserieform erhältlich: Als Schrägheck, als Stufenheck, als Hochdach-Kombi Shuttle und als sportliches Coupé (CRX)

Karosserie

Gut: Stoßfänger kräftig und besonders großflächig. Tank abschließbar. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet. Notreserverad nur für Fahrt bis Werkstatt.

Kofferraum

Gut: Große Variabilität – Vergrößerung durch Vorschieben der Rücksitzbank. Lehnenhälften zudem klappbar. Gepäckabdekkung. Vollständige Auskleidung. Stauraum für Kleinteile in Reserveradmulde. Beleuchtung mit Öffnen der Hecktür. Entriegelung auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat sehr kleiner Kofferraum. Bei geklappten Rücksitzlehnen Gepäck ohne Halt.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,85 m einstellbar. Vorn viel Platz und bequemes Ein- und Aussteigen. Einstellen aller Sitze mit geringem Kraftaufwand. Türtaschen und Mittelablage.
Schlecht: Ein- und Aussteigen hinten beschwerlich. Handhabung der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Vordersitzlehnen müssen nach jedem Klappen neu eingestellt werden. Fahrersitzlehne von hinten nicht zu entriegeln. Kleines Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkrad höhenverstellbar. Schaltung sehr leichtgängig und exakt. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Wisch-/Waschhebel für Front- und Heckscheibe und Lichtschalter praxisgerecht. Radio an sehr übersichtlicher, gut zugänglicher Stelle. Auch übrige Bedienelemente überwiegend funktionell. Übersichtliche Kontrolleuchten für viele Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal. Klar gezeichnete, im Blickfeld liegende Instrumente. Übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe.
Schlecht: Lenkung beim Rangieren schwergängig. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker, Nebelrückleuchten. Glattflächige Konturen im Innenraum. Auf den Rücksitzen serienmäßig Kopfstützen.
Schlecht: Gurtpeitschen der Vordersitze zu lang; im Fond nur Beckengurte. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütige Kurvenlage; keine unangenehmen Lastwechselreaktionen. Spurstabilität auf unebener Fahrbahn. Exakte Lenkung. Schnell ansprechende, spurstabile Bremse.
Schlecht: Bei voll beladenem Wagen drehen die Antriebsräder schnell durch.

Fahrkomfort

Gut: Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Vordersitze bieten ausreichend Rückenhalt; Rücksitzlehnen in der Neigung einstellbar.
Schlecht: Unkomfortable Federung – bei kleinen Unebenheiten Stuckern; bei großen Bodenwellen stark schwingende Karosserie. Rechtes Bein des Fahrers hat kaum seitlichen Halt. Bei schneller Autobahnfahrt stört ein recht hohes Geräuschniveau im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende Heizung. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Viele Frischluftdüsen; Glashubdach und Ausstellfenster. Kräftiges Dreistufen-Gebläse mit guter Wirkung.
Schlecht: Heizwirkung geschwindigkeitsabhängig, muß bei Autobahnfahrt ständig reguliert werden.

Wichtige Änderungen

9/84 Neue Modellreihe eingeführt: dreitürige Limousine, Kombi (Shuttle) und Coupé (CRX).

12/86 16-Ventil-Motor 1,6 l mit 92 kW (125 PS) für CRX, Shuttle 4WD mit Visco-Kupplung.

9/87 Modellwechsel: Limousine jetzt auch viertürig. Motoren: 1,4-l-Vergaser, 1,6-l-Einspritzer (mit Kat) und 1,6-l-16V-Motor ohne Kat für CRX.

12/88 Geregelter Kat für CRX- und Shuttle-Version.

6/90 Modellüberarbeitung, neuer Motor 1,6i-VT.

9/91 Neue Modellreihe.

8/92 Modellpflege: VEI mit Fahrerairbag. Alle Civic mit Flankenschutz.

Motorisierung

Auch bei älteren Honda-Civic-Modellen (vor 9/87) gibt es – außer dem CRX – bereits einen Kat-Motor: den 1,5i GT mit 66 kW (90 PS) – eine durchaus vernünftige Lösung. Besser ist die Situation im Modell ab 9/87: Schon der 1,3-l-Einstiegsmotor leistet mit Kat 55 kW (75 PS), ist aber nicht sonderlich sparsam. Besser, man greift gleich zum 1,5i mit 66 kW (90 PS), der gute Fahrleistungen und niedrigen Verbrauch bietet. Den Shuttle (nur mit Allradantrieb) gibt es ausschließlich mit einem 1,6-l-Motor, der auch in den drei- und viertürigen Limousinen anzutreffen ist. Und im CRX tut der 1,6i-16V mit 91 kW (124 PS) sportliche Dienste, die aber noch vom VT (Limousine und CRX) übertroffen werden: Variable Ventilsteuerung fördert 150 PS zutage. Nach dem Modellwechsel 9/91 kommen mit dem ESi (92 kW/125 PS) und dem VTI (118 kW/106 PS) zwei ausgesprochene Kraftpakete hinzu.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei Exemplaren vor dem Modellwechsel 9/87 ist auf Verschleiß am **Zahnriemen** (Riß-Gefahr) und an der **Kupplung** (infolge häufigen Kurzstreckenverkehrs) zu achten. Beim 1,5i fallen gelegentlich **Benzinpumpen** (Geräusche) aus. Bei einer Bremsprobe sollten die hinteren Räder nicht vorzeitig blockieren. Mit **Rost** kann an **Radläufen, Seitenteilen, Türen, Auspuff** und **Batteriehalterung** gerechnet werden.

Modelle nach 9/87 fallen durch klemmende **Schwimmernadelventile** oder defekte **Vergaser** auf. Außerdem problematisch: **elektronische Zündung, Zündkerzen**, Geräusche der **Benzinpumpe**, gerissene **Zahnriemen**, undichte **Differentiale**, defekte **Thermostate/Thermoschalter** (Motorüberhitzung), ungleichmäßige **Handbremswirkung** und Korrosion an den **Scheinwerfern**.



Vom ADAC im Oktober 89 getestet: Honda Accord 2,0i. Die japanische Mittelklasselimousine bietet viel Platz für fünf Personen und entsprechendes Gepäck, ist gut verarbeitet und bereits serienmäßig relativ reichhaltig ausgestattet

Karosserie

Gut: Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutz. Metallic-Lackierung und Motorantenne Serie, Tank abschließbar; Klappe mit Fernbedienung. Leicht schließende Türen. Sehr gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet. Türen ohne Arretierung. Notreserverad nur für Fahrt bis Werkstatt; bei Beladung schlecht erreichbar.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Durchladeluke für Transport sperriger Gegenstände. Gute Nutzbarkeit (glatter Boden). Fernentriegelung der Heckklappe abschließbar. Beleuchtung.
Schlecht: Beim Beladen leichtes Kopfanstoßen am vorstehenden Schloß. Keine Ablagefächer; keine Befestigungsmöglichkeit für Kleingepäck. Entriegeln der Klappe von außen nur mit Schlüssel. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Hochwertige Materialien im Innenraum; sehr gute Verarbeitung. Recht viel Platz; Fahrersitz für Personen bis etwa 1,95 m einstellbar; vorn breite Türen. Fahrersitz elektrisch höhenverstellbar.
Schlecht: Kopfstützen und Rücksitzgurte umständlich in der Handhabung. Lehneneinstellung grobrastig. Außer Handschuhfach kaum Ablage.

Bedienung und Sicht

Gut: Helle Innenleuchte; Zündschloßbeleuchtung. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad; sehr leichtes Rangieren durch hohe Servounterstützung. Beide Außenrückspiegel und Fenster elektrisch betätigt. Klar gestyltes Armaturenbrett; alle Bedienungselemente funktionell und leicht handzuhaben; Schalter mit Auffindbeleuchtung. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal. Kontrollmonitor für Hecklichtdefekt und nicht korrekt geschlossene Türen. Gute Rundumsicht.
Schlecht: Zentralverriegelung funktioniert nur an der Fahrertür. Elektrische Fensterheber nur bei eingeschalteter Zündung zu betätigen. Radio zu weit unten angeordnet. Verkleinerndes Bild in den Außenspiegeln. Primitiver Haltestab der Motorhaube.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront, versenkte Wischerachsen und Türgriffe mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Warnrückleuchten in den Türen. Abgesehen von den Gurtbeschlägen glattflächige Innenraumkonturen. Vorn Gurtschloß am Sitz befestigt und verstellbarer Umlenkbeschlag.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Türenkindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen. Gurtgeometrie der Rücksitze ungünstig im Hüftbereich. Kopfstützen nur für Personen bis etwa 1,75 m ausreichend. Rücksitze ohne Kopfstützen. Fahrerlehne kann beim Einstellen des Neigungswinkels versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütige Kurvenlage (leicht untersteuernd); geringe, gut korrigierbare Lastwechselreaktionen. Sehr exakte Lenkung. Spontan ansprechende Bremse; durch Anti-Blockier-System (ALB) auch bei Vollbremsung beibehaltene Lenkbarkeit.
Schlecht: Wendekreis relativ groß. Beim Anfahren schnell durchdrehende Antriebsräder. Kaum Fahrbahnkontakt vermittelnde Servolenkung. Voll beladen Neigung zum Nachdrängen mit dem Heck.

Fahrkomfort

Gut: Straffe, ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; Straßenunebenheiten werden gut geschluckt. Sehr entspannte Sitzposition des Fahrers. Gut profilierte, bequeme Vordersitze.
Schlecht: Sitzfläche hinten zu wenig geneigt, dadurch beim Erwachsenen kaum Schenkelauflage. Unter Last aufdringlich kerniges Motorgeräusch.

Heizung und Lüftung

Gut: Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar. Ausströmer im Fußraum hinten. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Schnelltaste für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Programmtasten der Luftverteilung unübersichtlich. Einsteller der Mittelausströmer unbeleuchtet.

Wichtige Änderungen

9/85 Neuauflage der Modellreihe als 4türige Stufenheck- und 3türige Steilhecklimousine (Aerodeck) mit 2-l-Vierzylinder-Motoren.

12/86 Neue Motoren: 2,0i und 2,0i-16V.

9/87 Modellpflege, alle Modelle mit Fünfgang-Getriebe oder Automatik.

10/89 Modellwechsel. Alle Motoren als Vierventiler. Neu: 2,2i Motor mit 110 kW (150 PS).

4/91 Fünftürige Kombilimousine (Aerodeck) mit 2,2i-Motor.

3/92 Coupé.

8/92 ABS serienmäßig.

12/92 Modellwechsel.

Motorisierung

Obwohl selbst der 2-l-Vergasermotor (76 kW/104 PS) mit Kat zu haben ist, sollte man lieber den 2,0i mit 85 kW (115 PS) nehmen oder – ab Modell 89 – den 2,0 EXI mit 98 kW (133 PS). Für die Freunde sportlicher Fahrleistungen: der 2,2 EXI mit 110 kW (150 PS), der gut zum renovierten Modell paßt.

Häufigste Mängel und Pannen

Beim Honda Accord ist unbedingt von der Unterseite her zu prüfen, ob der **Motor** ölverschmiert ist. Das würde auf einen lockeren **Ölfilter** hindeuten. Wird dieser Defekt übersehen, kann man von einem Motorschaden überrascht werden. Bis Baujahr 90 gibt es Probleme mit reißenden **Zahnriemen**.

Die **Kupplung** kann bereits nach relativ kurzer Zeit am Ende sein (Prüfung: Handbremse anziehen und versuchen, anzufahren – Motor muß absterben.) Die **Vergaser** sind empfindlich gegen Verschmutzen.

Zündungsprobleme sind auf feuchte **Zündkerzen** zurückzuführen und ab 91 auf feuchte **Verteilerkappen** und **Kabelstecker**, außerdem machten manchmal **Anlasser, Batterien** und **Steuergeräte** schlapp. Bei den Baujahren 88/89 starb der Motor wegen defekter **Kraftstoffpumpenrelais** ab. Achten Sie bei älteren Modellen auf einseitig ziehende **Bremsen** und Korrosion an **Scheinwerferreflektoren** und **Schalldämpfer**.

LANTRA-AIRBAG ZUM HYUNDAI-PREIS.

Beim neuen Lantra ist Sicherheit erschwinglich, z. B. mit dem US-Airbag für 990,– DM. Ohne daß Sie eine teure Zusatzausstattung mitordern müssen. Die ist beim Lantra ohnehin serienmäßig. Genauso übrigens wie der Seitenaufprallschutz, eine verstärkte Fahrgastzelle und ein modifiziertes Sicherheitsfahrwerk. Um so erstaunlicher ist, daß soviel Sicherheit und Komfort beim Lantra 1,6i mit 84 kW (114 PS) nur 24.990,– DM* kosten. Ein elektronisch gesteuertes 4-Kanal-Antiblockiersystem ist auf Wunsch ebenfalls erhältlich. Unter 01 30/ 85 11 33 erfahren Sie alle Einzelheiten über den neuen Lantra und die anderen Hyundai-Modelle.

3 Jahre Fahrzeuggarantie.
Bis zu einer Fahrleistung von maximal 100.000 km.

Attraktive Finanzierungs- und Leasingangebote
über den Hyundai-Finanzservice bei Ihrem Händler.

* Unverbindliche Preisempfehlung ohne Überführung.


PONY


LANTRA


SONATA


S-COUPÉ



HYUNDAI



Vom ADAC im November 1991 getestet: Hyundai Pony. Der kompakte Koreaner ist wahlweise auch als Stufenheck-Limousine lieferbar. Technisch setzt er keine Glanzlichter, glänzt aber mit hoher Zuverlässigkeit und günstigem Preis

Karosserie

Gut: Gute Verarbeitung. Voluminöse, nachgiebige Stoßfänger; seitliche Stoßschutzleisten. Die Türen lassen sich leicht öffnen und schließen. Tank-Fernentriegelung. Serienmäßige zentrale Türverriegelung und Radioantenne.
Schlecht: Aktivierung der zentralen Türverriegelung nur an der Fahrertür; unlogische Drehrichtung des Türschlosses beim Auf- und Absperren. Schwache Türarretierungen und leicht ungewolltes Aussperren möglich. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Fernentriegelung für die Hecktür. Niedrige Ladekante. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne (einfaches Klappen). Beleuchtung.
Schlecht: Von außen Entriegeln nur mit Schlüssel. Bei geöffneter Hecktür stößt man sich leicht den Kopf am vorstehenden Verschlußhaken. Kleines Volumen. Die großen Radkästen und der unebene Boden (labbrige Bodenmatte) schränken die Nutzbarkeit ein. Kleingepäck kann nicht befestigt werden. Zu wenig Diebstahlsicherheit – Klappmechanismus der Rücksitzlehne nicht abschließbar. Zum Schließen fehlt ein Griff.

Innenraum

Gut: Neigungseinstellbarer Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m Größe. Vorn bequemes Ein- und Aussteigen. Solides, jedoch etwas nüchtern wirkendes Interieur; serienmäßig zwei Lautsprecher und Radioverkabelung. Abschließbares Handschuhfach.
Schlecht: Grobrastige Lehneneinstellung der Vordersitze. Handschuhfach klein und unbeleuchtet. Hinten: Wegen kleiner Türen und bei zurückgestellten Vordersitzen geringe Beinfreiheit, beengtes Ein- und Aussteigen. Umständliches, beengtes Angurten. Keinerlei Ablagemöglichkeit.

Bedienung und Sicht

Gut: Klar gestyltes Armaturenbrett (serienmäßig Drehzahlmesser, Zeituhr und Kontrolleuchten für nicht korrekt geschlossene Türen); wichtige Schalter griffgerecht in Lenksäulenhebeln. Überwiegend beleuchtete Druckschalter. Serienmäßige Servolenkung; das höheneinstellbare Lenkrad liegt in höchster Position gut zur Hand. Vorn und hinten elektrische Fensterbetätigung. Zweistufiger Scheibenwischer mit Wisch-/Wasch-Automatik und variabler Intervallschaltung. Übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht.
Schlecht: In beiden Außenspiegeln verkleinertes Bild; rechts Einstellung nur vom Beifahrersitz aus. Die Fenster lassen sich nur bei eingeschalteter Zündung betätigen, zudem sind die Schalter unübersichtlich angeordnet und nicht beleuchtet. Wisch-/Waschautomatik in langsamer Wischerstufe; Heckwischer ohne Intervallschaltung. Radio zu weit unten. Warnblink-Schalter nicht gleich zu finden. Außenlicht ohne Kontrolleuchte und kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte und nachgiebige Karosseriefront reduziert Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitliche Blinkleuchten. Armaturenbrett überwiegend glattflächig und in wichtigen Bereichen abgepolstert.
Schlecht: Eingeschaltete Nebelrückleuchten können von nachfolgenden Fahrzeugen leicht mit dem Bremslicht verwechselt werden. Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie. Unbefriedigend angeordnete Gurte – vorn zu lange, nicht am Sitz befestigte Verschlußpeitschen und bei großen Personen zu tiefer Umlenkbeschlag, auch hinten im Hüftbereich ungünstige Anordnung. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1.70 m Größe ausreichend (für die Rücksitze keine Kopfstützen lieferbar). Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen. Sicherung der Hintertüren zu leicht vom Kind zu entriegeln.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten; nur geringe, leicht beherrschbare Lastwechselreaktionen. Exakte, ausreichend feinfühlige Lenkung. Spontanes Bremsansprechen.
Schlecht: Auf rutschiger Straße schnell durchdrehende Antriebsräder. Kein Antiblockiersystem erhältlich.

Fahrkomfort

Gut: Auf besseren Straßen angenehme, schluckfreudige Federung. Bequeme Vordersitze mit ausreichend Sitztiefe; in der Fahrerlehne variable Kreuzstütze. Entspannte Sitzposition des Fahrers.
Schlecht: Auf schlechter Straße heftig schwingende Karosserie und auf Kopfsteinpflaster ruppiges Abrollen. Vordersitzlehne bei Personen von mehr als 1,80 m Größe unbequem.

Heizung und Lüftung

Gut: Übersichtliche, verwechslungssichere Bedienung. Seitenausströmer liefern bei eingeschalteter Heizung auch unerwärmte Luft. Colorscheiben. Luftmenge und Verteilung individuell regulierbar. Kräftiges Gebläse. Schnelltaste für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Unbeleuchtete Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer. Staub- und Pollenfilter nicht lieferbar.

Wichtige Änderungen

9/91 Modell mit drei- und fünftüriger Schrägheck- sowie viertüriger Stufenheckkarosserie vorgestellt. Sie ist Basis für das S-Coupé.

Motorisierung

Der Hyundai Pony aus Süd-Korea tritt bei den schwächeren Motor-Varianten eher bescheiden auf. So sind der 1,3-l-Motor mit 43 kW (59 PS) und der 1,5-l-Motor mit 53 kW (72 PS) nur mit Vergaser-Technik ausgestattet. Allerdings tut dies dem Laufverhalten des Kleinwagens keinen Abbruch. Beide Triebwerke können ihre Kraft serienmäßig über ein Fünfgang-Getriebe an die Vorderräder weitergeben.

Die ziemlich temperamentvolle Top-Version mit 1,5-l-Einspritzmaschine und 62 kW (84 PS) ist auf Wunsch auch mit einem Automatik-Getriebe ausgeliefert worden.

Häufigste Mängel und Pannen

Wie auch viele japanische Autos, gehört Hyundai zu den Musterknaben bei Mängeln und Pannen. Die ADAC Straßenwacht mußte sich nur mit wenigen Defekten herumplagen.

Bei den 1,5-l-Versionen ist darauf zu achten, ob die **Servolenkungen** richtig dicht sind. Dies prüft man am besten, indem man die Lenkung bei laufendem Motor bis zum Anschlag dreht und längere Zeit in dieser Position festhält.

Beim Baujahr 92 fielen lose **Kontaktstecker** im Zündungsbereich (auf festen Sitz prüfen) und defekte **Beleuchtungsanlagen** auf. Ansonsten gab es keine Auffälligkeiten.

HYUNDAI Lantra

Gebaut seit 1991



Vom ADAC im August 1991 getestet: Der erste Koreaner auf dem deutschen Markt überzeugt vor allem durch sein günstiges Preis-/Leistungsverhältnis

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten; nur geringe, leicht beherrschbare Lastwechselreaktionen. Auch bei schnellem Beschleunigen kaum durchdrehende Räder. Exakte Lenkung. Spontan ansprechende, fein dosierbare Bremse.
Schlecht: Stoßempfindliche Lenkung (Übertragung von Fahrbahnunebenheiten). Kein ABS lieferbar.

Fahrkomfort

Gut: Straffe, aber ausgewogene Feder-/Dämpferabstimmung; kleine und große Fahrbahnunebenheiten werden einwandfrei geschluckt. Bequeme Sitze mit ausreichend Oberschenkelunterstützung; in der Fahrerlehne variable Kreuzstütze. Entspannte Sitzposition des Fahrers (relativ hoch).
Schlecht: Auf Bodenwellen in Kurven gelegentlich polterndes Fahrwerk. Bei höherer Drehzahl lauter, brummiger Motor.

Karosserie

Gut: Gut verarbeitete, aerodynamisch geglättete Karosserie. Großflächige, in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger; seitliche Stoßschutzleisten. Drainagen zur Schmutzfreihaltung der Seitenscheiben bei Schlechtwetter. Sehr leicht öffnende und schließende Türen. Tankklappe mit Fernentriegelung.
Schlecht: Funktion der zentralen Türverriegelung nur von der Fahrertür aus; unlogische Drehrichtung des Türschlosses beim Auf- und Absperren. Schwache Türarretierungen. Ungewolltes Aussperren möglich. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Klappe mit Fernentriegelung. Niedrige Ladekante. Gemessen am Wagenformat großes Volumen (hohe Zuladung erlaubt). Durchlademöglichkeit zum Innenraum; asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne. Gut nutzbares Format. Beleuchtung. Sehr leichtes Schließen.
Schlecht: Schmale Ladeöffnung und schwache Klappenaufhaltefeder. Keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Unterseite der Hutablage und Klappe innen unverkleidet und teilweise scharfkantig. Zu wenig Diebstahlsicherheit – Entriegelung der Rücksitzlehnen nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Geräumige Karosserie (auch hinten viel Platz) und vorn bequemes Ein- und Aussteigen. Neigungseinstellbarer Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m Größe; funktionelle Sitzhebel. Griffgerechte innere Türöffner. Zeitlos sachliches, gefälliges Interieur; gute Verarbeitung. Serienmäßig vier Lautsprecher. Abschließbares Handschuhfach und kleine Ablagen.
Schlecht: Kleines, unbeleuchtetes Handschuhfach; darüber hinaus kaum brauchbare Ablagen. Umständliches Angurten – vorn Behinderung durch Ablagebox, hinten Zweihandbedienung.

Bedienung und Sicht

Gut: Klar gestyltes Armaturenbrett; übersichtliche Instrumente. Kontrolleuchte „Tür nicht korrekt geschlossen". Wichtige Funktionen griffgerecht in Lenksäulenhebeln; Scheibenwischer mit variabler Intervallschaltung. Kein Starten mit versehentlich eingelegtem Gang möglich. Griffiges, höheneinstellbares, servounterstütztes Lenkrad. Leichtgängige Schaltung und geringer Kraftaufwand an den Pedalen. Elektrische Fensterbetätigung. Vorn Leselampen. Übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht.
Schlecht: Verkleinernde, unbeheizte, rechts nur vom Beifahrersitz aus einstellbare Außenspiegel. Fensterbetätigung nur mit Zündung. Wisch-/Waschautomatik in langsamer Wischerstufe. Radio und besonders Aschenbecher zu weit unten. Außenlicht ohne Kontrolleuchte und kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und teilversenkte Wischer reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitliche Blinkleuchten. In den Vordertüren Rückleuchte. Tank außerhalb Deformationsbereich plaziert. Vorstehende Gurtbeschläge ausgenommen, glattflächige und in wichtigen Bereichen abgepolsterte Innenraumkonturen. Vordersitzgurte einwandfrei (untere Verankerungen am Sitz befestigt; Umlenkbeschlag höheneinstellbar).
Schlecht: Eingeschaltete Nebelrückleuchten sind von den Fahrern nachfolgender Fahrzeuge leicht mit dem Bremslicht zu verwechseln. Die Batterie ist im Deformationsbereich der Frontpartie untergebracht. Vorn vorstehender Gurtbeschlag in Kopfnähe und nur für Personen bis ca. 1,70 m Größe ausreichende Kopfstützen. Lehne des Fahrersitzes kann beim Einstellen versehentlich nach hinten klappen. Für die Fond-Passagiere im Hüftbereich ungünstig angeordnete Gurte, keine Kopfstützen lieferbar und Türen-Kindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Heizung und Lüftung

Gut: Einfache, leicht verständliche Bedienung; individuelle Luftverteilung möglich (Armaturenbrett-Luftauslässe am Heizsystem mit angeschlossen). Luftausströmer hinten im Fußraum. In den Vordertüren Defrosterdüsen für die Seitenscheiben. Colorscheiben. Kräftiges 4-Stufen-Gebläse. Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Unbeleuchtete Hebel der Armaturenbrettausströmer. Kein Staub- und Pollenfilter lieferbar.

Wichtige Änderungen

9/91 Modell als viertürige Stufenhecklimousine mit 1,5- und 1,6-l-Motor vorgestellt.

11/92 1,6-l-16V-Motor (auf Wunsch mit Automatik) und 1,8-l-Motor neu im Programm.

9/93 Modell renoviert.

Motorisierung

Die insgesamt vier Benzin-Motoren innerhalb der Lantra-Baureihe decken ein recht großes Leistungsspektrum ab.

Der Einstieg ist mit 1,5 l Hubraum und 63 kW (86 PS) möglich. Das nächstgrößere Triebwerk bietet bereits Vierventil-Technik an: 1,6 l und 84 kW (114 PS). In einer auf 78 kW (106 PS) abgespeckten Version ist statt des sonst serienmäßigen Fünfgang-Getriebes gegen entsprechenden Aufpreis eine Viergang-Automatik implantiert.

Nach oben rundet Hyundai das Lantra-Programm mit dem sehr temperamentvollen 1,8-l-16V GT ab, der ansehnliche 93 kW (126 PS) leistet.

Häufigste Mängel und Pannen

An der Spitze der Lantra-Pannen stehen beim Baujahr 92 kapitale Motorschäden, die die Folge gerissener **Zahnriemen** sind. Aus diesem Grund sollte bei Interesse an einem gebrauchten Lantra unbedingt ein Fachmann dieses Bauteil auf seinen Zustand prüfen. Vereinzelt traten Pannen an den **Batterien** und den **Generatoren** auf. Achten Sie darauf, ob bei der Probefahrt die **Ladekontrolle** im Armaturenbrett aufleuchtet oder auch nur glimmt.

Probleme mit **Anlasser** oder **Zündschloß** erkennt man am besten, wenn man den Startvorgang mehrmals wiederholt.



Vom ADAC im April 88 getestet: Lada Samara 1100 LS. Der russische Wagen aus der unteren Mittelklasse wurde bis 1988 ausschließlich als Dreitürer gebaut. Inzwischen kann man auch zum Fünftürer greifen oder die Stufenheckalternative Forma kaufen

Karosserie

Gut: Stoßfänger großflächig und flexibel; Seitenschutz. Schmutzlappen an allen Rädern. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Werkzeug besonders reichhaltig zusammengestellt und gut zugänglich untergebracht.
Schlecht: Tankdeckel umständlich zu öffnen. Reserverad mit Gepäck schlecht zugänglich. Verarbeitung im Detail unbefriedigend.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat befriedigendes Kofferraumvolumen. Variabler Kofferraum – komplett umlegbare Rücksitzbank. Praktisches Format, auch kantige Gegenstände können gut untergebracht werden. Geklappter Rücksitz schützt Koffer gegen Vorrutschen. Gepäckraum-Abdeckung serienmäßig.
Schlecht: Umständliches Gurteordnen beim Zurückklappen der Sitzbank. Spärliche Auskleidung. Keine Ablagefächer für Kleinzeug. Keine Beleuchtung. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Öffnen und Schließen der Klappe.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,85 m einstellbar. Vorn viel Platz und sehr bequemes Ein- und Aussteigen.
Schlecht: Auf Rücksitz beengtes Sitzen (wenig Kopf- und Kniefreiheit). Plastikteile im Innenraum entwickeln unangenehmen Geruch. Vordersitzgurte zum Anlegen schlecht erreichbar. Kopfstützen rutschen beim Herausziehen aus der Verankerung. Beim Einstellen der Lehne stört Sicherheitsgurt.

Bedienung und Sicht

Gut: Hebel und Schalter der meisten Hauptfunktionen funktionell. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe. Scheinwerfer-Schnellverstellung am Armaturenbrett.
Schlecht: Bei Kurvenfahrt hohe Haltekräfte am Lenkrad. Beim Chokeziehen Verletzungsgefahr (scharfe Plastikteile). Einstellhebel für Außenspiegel zu weit weg. Ständig wackelnder Zeiger der Benzinuhr.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Warnrückstrahler in den Türen. Nebelrückleuchten.
Schlecht: Scheibenwischerachsen vorstehend. Harte Kante der Mittelkonsole im Kniebereich. Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt; Rücksitzgurtgeometrie im Hüftbereich nicht einwandfrei. Kopfstützen nur für Personen bis etwa 1,75 m einstellbar.

Fahrverhalten

Gut: Ordentliche Straßenlage. Befriedigende Bremsen. Problemloses Kurvenverhalten – kaum Lastwechselreaktionen. Spurtreue auf unebener Fahrbahn.
Schlecht: Träges Handling durch Kurvenunwilligkeit. Rückstellung der Lenkung unter Last zu stark. Auf schlechter Straße schüttelndes Lenkrad.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Entspannte Sitzposition für den Fahrer.
Schlecht: Vordersitze bieten keinen ausreichenden Seitenhalt. Rücksitzlehne kurz. Windgeräusche an den Türen und Motordröhnen.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung. Individuelle Luftverteilung möglich. Gebläse dreistufig.
Schlecht: Keine Umluft- oder Schnellabschaltung der Luft. Hintere Seitenfenster nicht ausstellbar.

Wichtige Änderungen

7/86 Neues Modell vorgestellt: dreitürige Limousine.

7/87 1,5-l-Motor mit 55 kW (75 PS) auch mit ungeregeltem Kat eingeführt.

9/88 1,1-l-Motor mit 39 kW (53 PS) mit und ohne Kat; fünftürige Karosse lieferbar.

10/90 Cabrio „Fun"; 1,8-l-(44 kW/60 PS)-Dieselmotor.

9/91 Neu: Stufenhecklimousine Forma.

Motorisierung

Motoren mit geregeltem Kat gibt es beim Lada Samara ab Bj. 89 (1,5 l, 50 kW/68 PS). Ein Jahr später wurde auch der 1,3 l (45 kW/61 PS) auf Dreiwege-Kat umgestellt. Seit 10/90 ist auch ein 1,8-l-Dieselmotor im Programm. Bei älteren Versionen bleibt als Alternative nur der ungeregelte Kat im 1,1-l mit 39 kW (53 PS), im 1,3-l mit 48 kW (65 PS) und im 1,5-l mit 55 kW (75 PS) übrig.

Häufigste Mängel und Pannen

Der Schwerpunkt der großen Pannenanfälligkeit des Lada Samara liegt in seiner labilen **Elektrik**. Oft kann man ihn schon deswegen gar nicht starten, weil der **Magnetschalter** des Anlassers hängt oder das **Zündschloß** bzw. der **Anlasser** versagt. Der **Generator** kommt ebenfalls häufig seiner Aufgabe nicht nach. Die Folge: Eine schlecht geladene oder leere Batterie. Es empfiehlt sich zu prüfen, ob sich das Hauptstromkabel am Generator nicht gelockert hat oder gar gebrochen ist. Auf festen Sitz sollte man auch die Kabelstecker der **Zündelektrik** untersuchen, die der ohnehin nicht sonderlich standfesten Elektronik-Zündung zusammen mit dem oft defekten Verteiler zu schaffen machen.

Der zweite Problemkreis zieht sich um die **Kraftstoffanlage**. Schlechte Gasannahme, unruhiger Leerlauf oder absoluter Stillstand gehen meist auf das Konto von verstopften **Vergaserdüsen** oder eines hängenden **Schwimmernadelventils**. Hinzu kommen Störungen der **Benzinpumpe** durch nicht methanolbeständige Membranen.

Immer wieder gab es Ärger mit defekten **Thermoschaltern**, rutschenden **Kupplungen** (bis Mitte 90) und abgerutschten **Kühlschläuchen**. Schläuche und Schellen prüfen!

Über die Zuverlässigkeit des Forma lassen sich noch keine Aussagen machen.



Vom ADAC im Mai 88 getestet: Lancia Y 10 fire. Der pfiffige Kleinwagen hat grundsätzlich zwei große Türen, ein nobles Image und eine Heckklappe. Mit einer Länge von 3,39 Metern sind auch kleine Parkplätze kein Problem

Karosserie

Kombi, dreitürig.
Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie. Stoßfänger großflächig und flexibel. Tank abschließbar. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter der Motorhaube untergebracht. Recht gute Verarbeitung.
Schlecht: Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitzbank asymmetrisch geteilt. Geklappter Rücksitz schützt Koffer gegen Vorrutschen. Gepäckabdeckung. Vollständige Auskleidung. Entriegelung der Hecktür auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Umständliches Gurteanordnen beim Zurückklappen der Sitzbank. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung.

Innenraum

Fahrersitz für Personen bis ca. 1,80 m einstellbar.
Gut: Geräumige Karosserie; bequemes Ein- und Aussteigen vorn (sehr große Türen) und hinten (Vordersitze rutschen mit Vorklappen der Lehne automatisch vor). Einstellen der Vordersitze einfach. Vergleichsweise großes Handschuhfach.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Elektrische Fensterbetätigung (hinten Ausstellfenster). Radio durch Klappe abdeckbar. Größtenteils funktionelle und leichte Handhabung aller Bedienungseinrichtungen. Druckschalter mit Auffindbeleuchtung. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Heckwischer mit Waschanlage.
Schlecht: Abstand zwischen Brems- und Kupplungspedal gering. Rückwärtsgang hakt; Wege nicht genau definiert. Ohne Zündung keine Außenbeleuchtung möglich. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Einblatt-Scheibenwischer neigt zur Schlierenbildung. Außenrückspiegel wirken verkleinernd.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchten. Lenkrad mit Prallfläche; Sicherheitslenksäule. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert.
Schlecht: Fensterpfosten hart und kantig. Gurtgeometrie im Fond ungünstig. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,70 m ausreichend. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Handliches Auto mit zufriedenstellenden Fahreigenschaften. Lastwechsel in der Kurve und Frontantriebseinflüsse gering.
Schlecht: Unruhiger Geradeauslauf. Zögerndes Lenkansprechen.

Fahrkomfort

Gut: Geräuschniveau bei jeder Geschwindigkeit gering.
Schlecht: Unausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Kleinwagenmäßig stoßiges Fahrwerk: bei größeren Unebenheiten nickende und hüpfende Karosserie. Unbequeme Sitzhaltung des Fahrers. Sitze vorn und hinten zu flach (wenig Schenkelauflage). Starke Seitenneigung bei Kurvenfahrt.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienelemente gut zugänglich und beleuchtet. Seitlich Defrosterdüsen. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Viele Frischluftdüsen; ausstellbare Rückfenster. Luftmenge mit Gebläseregler regulierbar.
Schlecht: Programmtasten erlauben keine individuelle Luftverteilung. Bei Defrosterstellung Zugerscheinung. Keine Einrichtung für Zirkulation der Luft.

Wichtige Änderungen

6/85 Neues Modell vorgestellt.

9/87 Fire 4 WD (Allradantrieb).

2/89 Neuauflage der Modellreihe mit neuen Motoren (1,1-l-fire i.e. Kat, GT i.e. Kat mit 1,3-l-Motor).

1/90 selectronic i.e. mit stufenloser Getriebeautomatik.

3/93 Modellpflege, Facelift an Front und Heck.

Motorisierung

Für kleine Autos reichen auch kleine Motoren. Das gilt ganz besonders für den Y 10, der von Anfang an mit dem derzeit wohl modernsten und ausgewogensten Aggregat dieser Klasse aufwarten konnte, dem fire-Motor. Minimaler Teileaufwand, Sparsamkeit und Laufkultur waren die Vorgaben für ihn, die alle auch erreicht wurden. Mit einem Liter Hubraum und 32 kW (44 PS) verhilft er dem windschlüpfigen Lancia zu guten Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch. Besonders interessant ist der (ab 87 gelieferte) Lancia Y 10 fire i.e. mit Benzineinspritzung und geregeltem Katalysator (33 kW/45 PS), ab 90 mit 1,1 i.e-Motor und 37 kW (50 PS). Mit gleichem Motor kam 1990 der Y10 selectronic mit stufenlosem Automatik-Getriebe.

Deutlich mehr Durchzugskraft bietet der 1,3-l-Motor im Y 10 GT, ohne dadurch gleich seine Qualitäten als Spritsparer zu verlieren.

Häufigste Mängel und Pannen

So modern der Motor des Y10 ist – so kann er trotzdem mit **Zahnriemen** (Bj. 89) und gerissenen **Gaszügen** (Bj. 88/89) Probleme machen. Bekannt sind auch **Ölundichtigkeiten**. Wenn der kleine Lancia liegenbleibt, dann wegen lokkerer **Kabelstecker** oder gelöster **Stromkabel**. Bastler können das fast immer verhindern oder selbst beheben. Gelegentlich geben elektronische **Zündung** oder **Einspritzung** (Bj. 88/89) ihren Geist auf, und hin und wieder haben sich **Schalthebel** gelöst. Die **Antriebswellen** sollte man auf Undichtigkeit sowie Geräusche in Kurven überprüfen, die **Kupplung** wegen des hohen Anteils an Stadtverkehr auf einwandfreie Funktion. **Türschlösser**, **Zentralverriegelung** und elektrische Betätigung für die **Ausstellfenster** hinten klemmen gern. Korrosion: Generell auf **Auspuff** achten, bei älteren Autos auch auf **Türen** und **Schweller**.

LANCIA Delta/Prisma

Gebaut von 1979/83 bis 93/89

Karosserie

Gut: Stoßfänger großflächig. Geschützte Lage der vorderen Blinkleuchten. Tank abschließbar. Türarretierung wirksam. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz. Sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Schlecht: Keine Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten. Verarbeitung im Detail unbefriedigend.

Vom ADAC im August 83 getestet: Lancia Delta GT. Eine fünftürige, sportliche Schrägheck-Limousine. Als Prisma hat er identische Technik, vier Türen und dank Stufenheck einen deutlich größeren Kofferraum

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum; Rücksitzbank geteilt. Sehr niedrige Ladekante. Geklappter Rücksitz verhindert Vorrutschen der Koffer. Gepäckabdeckung. Auskleidung vollständig mit Teppich.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat sehr kleiner Kofferraum. Ordnen der Gurte beim Zurückklappen der Sitzbank schwierig. Vorstehender Verschluß an geöffneter Hecktür störend. Keine Ablagefächer. Beleuchtung nur mit Zündung und Außenlicht.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personengröße bis ca. 1,85 m einstellbar. Bequemer Ein- und Ausstieg, vorn viel Platz. Große Ablagefächer.
Schlecht: Im Fond geringe Kopffreiheit, maximale Personengröße 1,65 m. Einstellelement der Vordersitzlehnen schwergängig. Handschuhfach klein.

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkrad höhenverstellbar und mit griffigem Kranz. Kraftaufwand an den Pedalen gering. Vorderfenster elektrisch zu betätigen. Wisch-/Waschhebel gut erreichbar und funktionell. Hebel für Außenlicht am Lenkrad. Kontrolleuchten zur Überwachung sehr vieler Funktionen. Außenlichtschaltung auch mit Zündung. Viele Instrumente. Übersichtliche Karosserie. Große Innenleuchte.
Schlecht: Türöffner innen unpraktisch (Finger klemmen ein). Abstand zwischen Brems- und Kupplungspedal gering. Schaltung zäh und hakend. Innenrückspiegel schlecht einzustellen. Handbremshebel schwergängig. Taste für Heckwischer versteckt. Blinkerhebel zu dicht am Lenkrad. Aschenbecher unübersichtlich tief. Unübersichtliche und verwechselbare Funktionstasten. Außenspiegel wirkt verkleinernd; Innenspiegel klein. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.

Sicherheit

Gut: Tank an sicherer Stelle. Seitenblinker. Rückstrahler bei geöffneten Vordertüren. Verbundglas-Frontscheibe. Lenkrad umschäumt und mit Prallfläche. Sicherheitsgurte der Vordersitze einwandfrei.
Schlecht: Karosseriefront kantig. Scheibenwischerachsen besonders vorstehend. Armaturenbrett mit kantigem Mittelteil. Fensterpfosten hart; vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe. Kopfstützen nur für Personengröße bis 1,70 m ausreichend und weit nach hinten geneigt (Abstand zum Kopf groß).

Fahrverhalten

Gut: Eigenlenkverhalten untersteuernd. Gutmütige Straßenlage, sicheres Fahrgefühl. Fein dosierbare Bremse.
Schlecht: Großer Wendekreis. In engen Kurven neigen Antriebsräder beim Beschleunigen früh zum Durchdrehen. Lenkung fühlt sich besonders um die Mittellage labil an; Zielgenauigkeit mäßig. Rückstellung besonders unter Last zu stark. Bremsfading bei hoher Beanspruchung.

Fahrkomfort

Gut: Abstimmung der Federung und Dämpfung ausgewogen; recht guter Federungskomfort. Nick- und Wankneigung der Karosserie gering. Sitze angenehm gefedert.
Schlecht: Bei Querrillen hartes Ansprechen der Federung. Sitzhaltung des Fahrers außergewöhnlich aufrecht. Sitzflächen zu kurz. Rücksitz nicht körpergerecht (Rücken hängt durch). Lautes Motorgeräusch. Aufdringlich heulendes Heizungsgebläse.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungshebel beleuchtet. Viele Düsen für Kalt- und Warmluft. Entfrostung der Seitenscheiben durch Türdüsen. Colorscheiben.
Schlecht: Hebel und Tasten unübersichtlich und unpraktisch. Heiztemperatur und auch die Luftverteilungsmenge nur ungenau einzustellen.

Wichtige Änderungen

10/79 Einführung Delta.
3/83 Stufenheck-Modell Prisma.
11/83 Delta HF Turbo.
6/85 Prisma Turbodiesel.
7/86 Delta/Prisma-Modelle überarbeitet. Neu: Delta HF 4WD.
1/87 Prisma 4WD.
11/87 Delta HF 4 WD Integrale eingeführt.
6/89 Prisma eingestellt.
6/90 Delta HF Integr. Kat.
2/92 Delta HF Integrale überarbeitet.
3/93 durch neue Baureihe ersetzt.

Motorisierung

Das Motoren-Angebot beim Lancia Delta/Prisma reicht von 55 kW (75 PS) beim Delta 1300 bis 144 kW (200 PS) beim Delta HF Integrale 16V.

Empfehlenswerte Kat-Motoren sind der ab Baujahr 87 angebotene 1600er mit 66 kW (90 PS) und der HF Integrale, der aus 2 l Hubraum 130 kW (177 PS) mobilisiert und aus dem Delta ein allradgetriebenes Sportgerät macht.

Seit 1985 bzw. 86 wurde für Delta und Prisma ein Turbodiesel angeboten, der aber mit dem Prisma 1989 wieder verschwand.

Häufigste Mängel und Pannen

Der Lancia Delta und der technisch identische Prisma stehen in der ADAC-Pannenstatistik recht weit unten. Delta- und Prisma-Fahrer müssen damit leben, daß bei diesen Fahrzeugen immer wieder Pannen und Mängel auftreten.

Bei älteren Modellen gibt es je nach Härte des Einsatzes durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** oder gar **Motorschäden**, die sich meistens durch starke Motorgeräusche ankündigen. Hier empfiehlt es sich, regelmäßig das Kühlwasser zu prüfen und die Temperaturanzeige im Auge zu behalten. Nach der Probefahrt muß man auf Ölundichtigkeiten achten, denn die Motoren verlieren oft Öl – von solchen Autos sollte man die Finger lassen. Pannen gibt es auch immer wieder durch Probleme an der **Zündung**. Lose oder gebrochene **Kontaktstecker** oder feuchtigkeitsempfindliche **Verteilerkappen** sind meist die Ursache.

Bei Fahrzeugen bis 1986 sind es verstopfte **Vergaserdüsen** beziehungsweise vereiste **Vergaser**, die zu Ausfällen führen. Und die **Antriebswellen** waren frühzeitig undicht oder ausgeschlagen. Bei den Jahrgängen 86–88 waren **Schalthebel** locker oder ausgehängt. Darüber hinaus gab es noch defekte **Kraftstoffpumpen** (81–85), kaputte **Batterien** (82–86), gerissene **Keilriemen** (82–83) oder gerissene **Kupplungsseile**. Bei den neueren Modellen von 87/88 traten Probleme an der elektrischen **Einspritzung** auf.

Trotz sechsjähriger Garantie gegen Durchrosten der Karosserie und Korrosionsschutz von Unterboden und Hohlräumen tritt Korrosion schon bei zwei Jahre alten Fahrzeugen auf. Besonders an **Türen** (Kantenrost) und rund um die **Heckscheibe**. Auch die **Auspuffanlage** war in vielen Fällen undicht. Die Ursachen waren oft Schwingungsbrüche.

LANCIA Dedra

Gebaut seit 1989



Vom ADAC im August 89 getestet: Lancia Dedra 2,0 i.e. Die sportlich elegante Limousine der Mittelklasse bietet trotz der kompakten *Außenmaße viel* Platz im Innenraum. Das Kofferraumvolumen profitiert von der hoch angesetzten Heckpartie

Karosserie

Gut: Funktionelles Design; kompakte Außenabmessungen. Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutzleisten. Türschweller verschmutzungssicher. Tank abschließbar. Sehr weit öffnende, leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Reserverad mit Gepäck schlecht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugkomfort sehr großer Kofferraum. Durchlademöglichkeit zum Innenraum – Rücksitzbank asymmetrisch geteilt; zusätzlich Skisack in der Mittelarmlehne. Klappmechanismus abschließbar. Bequemes Beladen (tiefe Ladekante, weit öffnende Klappe). Praktisches Format; ebene Flächen. Vollständige Auskleidung mit Teppich. Beleuchtung. Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Kleingepäck rutscht hin und her; keine Ablagen.

Innenraum

Gut: Geräumige Karosserie; Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m einstellbar; bequemes Ein- und Aussteigen. Großes, abschließbares und beleuchtetes Handschuhfach.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Schalter der elektrischen Sitzeinstellung leicht zu verwechseln. Außer Handschuhfach wenig Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Leselampen und separate Beleuchtung im Fond. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad; Servounterstützung. Beide Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar. Elektrische Betätigung der Vorderfenster. Klar gestyltes Armaturenbrett; Schalter beleuchtet. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Warnleuchte „Sicherheitsgurt anlegen". Großes Sichtfeld. Nebel-Zusatzscheinwerfer; automatische Leuchtweiten-Regulierung der Hauptscheinwerfer.
Schlecht: Beim Abbremsen aus hohem Tempo relativ hoher Kraftaufwand am Pedal. Umständliche Handhabung des Wischerhebels; Wischer bei starkem Regen zu langsam und hebt bei schneller Fahrt ab. Radio zu weit unten plaziert. Warnblinkschalter bei Dunkelheit schlecht zu finden. Verkleinerndes Bild im rechten Außenspiegel. Einschieben des Ölmeßstabes schwierig.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront, versenkte Wischerachsen und Türgriffe mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Warnrückstrahler in offener Tür. Nebelrückleuchten. Vorn Gurtschloß am Sitz und verstellbarer Umlenkbeschlag. Kopfstützen vorn für Personen bis ca. 1,85 m; auch hinten vollwertige Kopfstützen Serie.
Schlecht: Kantiger Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Gurtgeometrie der Rücksitze ungünstig im Hüftbereich.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Problemlose, leicht untersteuernde Kurvenlage. Sportliches Handling. Exakte, gut den Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung. Wirksame, fein dosierbare Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung – Unebenheiten aller Größenordnungen werden gut abgefedert. Bequeme, sehr gut konturierte Sitze.
Schlecht: Bei Querrillen und kurzen Unebenheiten hartes Anfedern. Sitz des Fahrers auch in niedrigster Position zu hoch. Bei Schnellfahrt starke Windgeräusche.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung; thermostatische Temperaturregelung. Luftausströmer im Fußraum des Fonds. Colorscheiben und Sonnenschutzrollos am Heckfenster. Großflächige Luftauslässe für Warm- und Kaltluft. Schnelltaste für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Unübersichtliche, wenig praktische Bedienung; keine individuelle Verteilung der Luft möglich. Zugerscheinung durch Mitteldüsen.

Wichtige Änderungen

1/90 Neue Modellreihe als viertürige Stufenhecklimousine eingeführt. Alle Motoren sind Vierzylinder: 1,6 i.e. mit 57 kW (77 PS), 1,8 i.e. mit 77 kW (105 PS) und 2,0 i.e. mit 83 kW (113 PS).

5/91 2000 Turbo mit 119 kW (162 PS) und ABS.

9/91 Turbo Integrale (Allradantrieb) mit 124 kW (169 PS) und 2,0 Turbo-Diesel mit 66 kW (90 PS).

Motorisierung

Das Sahnestück in der Motorkollektion des Lancia Dedra ist zweifellos der 2,0 i.e. mit 83 kW (113 PS). Er entfaltet schon bei niedrigen Drehzahlen hohe Durchzugskraft und läßt sich schaltfaul fahren. Das Basismodell namens 1,6 i.e. wirkt mit 57 kW (78 PS) dagegen schon eher etwas gequält. Etwas harmonischer gibt sich da schon der 1,8 i.e. mit immerhin 77 kW (105 PS).

Für die Fans sportlicher Fahrleistungen hat Lancia die beiden 2-l-Turbos mit 119 kW (162 PS) und – als allradgetriebener Integrale – mit 124 kW (169 PS) im Programm, die aber wegen der Turboeigenschaften eher hochtouriges Fahren verlangen. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt kaum zu finden ist der Turbo-Diesel mit 66 kW (90 PS), der erst ab 1991 verkauft wurde.

Häufigste Mängel und Pannen

Die **Motoren** des Lancia Dedra neigen manchmal zu Überhitzungen und – in Folge davon – zu durchgebrannten **Zylinderkopfdichtungen**. Achten Sie auf anomale Geräusche und die Temperaturanzeige sowie auf Blasen im Kühlwasserausgleichsbehälter bzw. Wasserdampf im Abgas.

Schwerpunktartig machen den Dedras die vielen Unzulänglichkeiten bei **Elektrik** und **Elektronik** zu schaffen: Störungen in der **Zündung** (feuchte **Zündkerzen** und lockere sowie korrodierte **Kontaktstecker**), defekte **Steuergeräte** für Zündung und Benzineinspritzung, kaputte **Kraftstoffpumpen** und defekte **Generatoren/Regler**. Hinzu kommen die lästigen Fehlmeldungen der **Kontroll-Leuchten** im Armaturenbrett.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: Lancia Thema 2,0 i.e. Kat. Elegante, sehr geräumige Stufenheck-Limousine der gehobenen Mittelklasse mit reichhaltiger Ausstattung, guter Verarbeitung und Straßenlage und sehr großem Kofferraum. Der Thema wird auch als Kombi geliefert

Karosserie

Gut: Kräftige, flexible Stoßfänger; seitliche Schutzleisten. Elektrische Fernentriegelung für Tankdeckel. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Recht gute Verarbeitung.
Schlecht: Keine Halterung für Warndreieck und Verbandkasten.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Sehr bequemes Beladen. Vollständige Auskleidung. Beleuchtung.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,95 m einstellbar. Sehr geräumige Karosserie; bequemes Ein- und Aussteigen.
Schlecht: Außer Handschuhfach kaum Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralverriegelung. Zündschloß mit Auffindbeleuchtung. Beleuchtung an allen Sitzplätzen; Leselampe. Lenkrad höhenverstellbar; Lenkung mit Servounterstützung. Elektrische Betätigung für Außenrückspiegel und Vorderfenster. Radio unter einer Klappe zu verstecken. Übersichtliches Armaturenbrett; funktionelle Hebel. Alle Schalter mit Auffindbeleuchtung. Kontrollleuchten für besonders viele Funktionen. Zentral-Funktionskontrolle (Check-Control). Übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Große Rückspiegel.
Schlecht: Ohne Zündung keine Außenbeleuchtung möglich. Umständliche Scheinwerfer-Schnellverstellung.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront und versenkte Scheibenwischerachsen mildern einen Fußgängerunfall. Tank außerhalb des Heckdeformationsbereichs. Seitenblinker. Warnrückstrahler in den Türen. Nebelrückleuchten. Glattflächige Konturen im Innenraum. Höhe des oberen Gurtbeschlages einstellbar.
Schlecht: Gurte der Rücksitze ungünstig im Hüftbereich.

Fahrverhalten

Gut: Gutmütige Straßenlage, sehr sicheres Fahrgefühl. Sehr guter Geradeauslauf. Fahrstabilität in Kurven; kaum Lastwechselreaktionen. Gute Handlichkeit. Spurstabilität auch auf unebener Fahrbahn gut. Gute Traktion der Antriebsräder auf rutschigem Untergrund. Lenkung sehr exakt und besonders feinfühlig; Frontantriebseinflüsse gering.
Schlecht: Zögernd ansprechende, schlecht dosierbare Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; sportlich straffe Fahrwerksauslegung. Auch bei großen Unebenheiten liegt das Fahrzeug ruhig auf der Straße. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte, gut gefederte Vordersitze. Unaufdringliches Fahrgeräusch bei allen Geschwindigkeiten.
Schlecht: Bei kurzen Unebenheiten überfordertes Fahrwerk (Stuckern).

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung; Temperatur fein einstellbar. Luftverteilung individuell regulierbar; viele Düsen. Fußraumausströmer im Fond.
Schlecht: Keine separate Luftmengenregulierung.

Wichtige Änderungen

6/85 Neue Modellreihe eingeführt.

9/87 Thema 8.32; Station Wagon Diesel (Kombi fünftürig), Kat-Motoren.

2/89 Modellreihe überarbeitet.

8/90 turbo 16 V und DS turbo (Diesel).

10/92 Modellüberarbeitung, Facelift, neuer V6-Motor.

Motorisierung

Empfehlenswerte Kat-Motoren gibt es beim Lancia Thema seit 1986. Die 2-l-Maschine leistet als Sauger 85 kW (115 PS) und mit Turbolader 110kW (150PS).

Die seit 89 angebotenen Vierventilmotoren sind entsprechend stärker und leisten 104 kW (141 PS) bzw. 130 kW (177 PS). Sie sind drehfreudig, sprechen spontan aufs Gas an und sind bei allen Drehzahlen laufruhig. Ein V6-Motor, der seine 110 kW (150 PS) aus 2,9 l Hubraum schöpft, ist leider erst ab Baujahr 89 mit Katalysator zu haben. Auf dem Gebrauchtwagen-Markt noch sehr selten vertreten ist der vom Alfa 164 bekannte 3 l V6 mit 126 kW/175 PS (ab 10/92).

Wohl nur für ausgesprochene Fans interessant ist der Thema 8.32 mit Ferrari-Motor (2,9 l, 151 kW/205 PS), der von 1989 bis 1991 gebaut wurde. Zivil und sparsam der Turbodiesel mit 74kW/100 PS, ab Baujahr 1990 mit 85kW/115 PS.

Häufigste Mängel und Pannen

Beim Lancia Thema traten bei allen Baujahren immer wieder **Motorschäden** auf. Weitere Pannenursachen: undichte **Kühlwasser-Ausgleichsbehälter,** defekte **Thermoschalter**, **Wasserpumpen** und **Turbolader**, gerissene **Keilriemen,** Störungen am **Zahnriemen** (besonders Bj. 89) und durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen**.

Störungen gab es auch an der Zündung oder Elektrik, hervorgerufen durch defekte Zündgeräte oder feuchtigkeitsempfindliche **Steckerverbindungen**. Auch **Batterien** gaben frühzeitig ihren Geist auf, und bei den Dieselmotoren führten defekte **Glühkerzen** zu Motorstörungen.

Mängel an den **Kraftstoffpumpen** gehörten ebenfalls zu den Pannenursachen. Bei **Kupplung**, **Bremsen** und **Reifen** muß man vor allem beim Turbo und V6 wegen der hohen Fahrleistungen mit frühzeitigem Verschleiß rechnen.



Vom ADAC im August 91 getestet: Mazda 121 GLS Canvas Top: Der rundliche Kompaktwagen mit überdurchschnittlicher Kopffreiheit ist besonders bei Frauen sehr beliebt. Sehr praktisch: das elektrische Faltschiebedach

Karosserie

Gut: Gute Verarbeitung. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Öffnen und Schließen der Türen mit geringem Kraftaufwand. Tank abschließbar; Klappe mit Fernentriegelung. Verbandkasten unter dem Beifahrersitz schnell zugänglich.
Schlecht: Seitlich stoßungeschützte Karosserie. Frontblinker im Stoßfänger bruchgefährdet. Keine Maßnahmen gegen Verschmutzung der Türschweller. Funktion der zentralen Türverriegelung nur von der Fahrertür aus. Ungewolltes Aussperren möglich. Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Geteilte, umklappbare Rücksitzlehne. Unter der Bodenplatte Ablagefach. Beleuchtung mit Öffnen der Kofferraumklappe. Diebstahlsichere Abschließmöglichkeit.
Schlecht: Recht hohe Ladekante und kleine Ladeluke. Spärliche Auskleidung.

Innenraum

Gut: Große Kopffreiheit. Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m Größe einstellbar. Durch hohe Karosserie besonders bequemes Ein- und Aussteigen. Sitzhebel griffgerecht – Einstellen mit sehr geringem Kraftaufwand. Solide wirkendes Interieur.
Schlecht: Vordersitzlehnen nur grobrastig einstellbar. Handschuhfach unbeleuchtet und nicht abschließbar. Wenig nutzbare Ablagen. Umständliches Anlegen der Rücksitzgurte.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle Fahrzeugbedienung – wichtige Funktionen zentral in Lenksäulenhebeln. Schalter überwiegend übersichtlich, gut ablesbare Instrumente, deutliche Kontrolleuchten. Griffiges, höheneinstellbares Lenkrad. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Abschalten des Lichts. Sehr übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht.
Schlecht: Manchmal hakende Schaltung. Verkleinernder, nur vom Beifahrersitz aus einstellbarer rechter Außenspiegel. Kleiner Innenspiegel. Hintere Seitenfenster sind nicht vollständig zu öffnen. Radio etwas zu weit unten plaziert. Heckscheibenheizungs-Schalter und Scheinwerfer-Leuchtweitenregulierung versteckt und unbeleuchtet. Kleiner Wasserbehälter der Scheibenwaschanlage.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte, nachgiebige Karosseriefront reduziert Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitenblinker. Vorstehende Gurtbeschläge, ausgenommen glattflächige Innenraumkonturen. Einwandfrei angeordnete Vordersitzgurte (Schloß günstig am Sitz befestigt, Umlenkbeschlag höheneinstellbar).
Schlecht: Vorstehende Wischerachsen. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,75 m Größe einstellbar. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen. Hinten: Im Hüftbereich ungünstig angeordnete Gurte; integrierte, nur für Kinder ausreichend hohe Kopfstützen. Türen-Kindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen, zudem momentane Einstellung nicht erkennbar.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten. Exakte, ausreichend feinfühlige Lenkung.
Schlecht: Kein ABS lieferbar. Ausgeprägte Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve. Beladen Schlingerneigung.

Fahrkomfort

Gut: Auf besseren Straßen angenehme Federung; guter Abrollkomfort. Ausgewogen straff gefederte Sitze. Entspannte Sitzposition des Fahrers, seitliche Beinabstützung.
Schlecht: Bei kleinen Unebenheiten stuckernde Karosserie; hartes Federungsansprechen. In Kurven ausgeprägte Seitenneigung. Vordersitze bieten im Schulterbereich nur wenig Halt. Bei schneller Fahrt hohes Geräuschniveau.

Heizung und Lüftung

Gut: Individuelle Luftverteilung möglich; Armaturenbrett-Luftauslässe am Heizsystem mit angeschlossen. Colorverglasung; zudem relativ wenig geneigte Scheiben. Großes Faltschiebedach für gute Durchlüftung. Kräftiges Vierstufen-Gebläse. Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Unübersichtliche Bedienung; unbeleuchtete Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer; manche Symbole nur schlecht beleuchtet. Staub- und Pollenfilter nicht lieferbar.

Wichtige Änderungen

3/88 Neuvorstellung als dreitüriger Kleinwagen mit elektrischem Stoff-Schiebedach (Canvas Top) und 1,4-l-Vergaser-Motor mit ungeregeltem Kat und 44 kW (60 PS).

9/89 1,2-l-Vergasermotor mit ungeregeltem Kat und 40 kW (54 PS), außerdem festes Dach (L-Modell).

8/90 1,4-l-Vergasermotor mit geregeltem Kat und 40 kW (55 PS).

4/91 Neuauflage der Modellreihe als eiförmige, viertürige Stufenhecklimousine mit festem Dach (LX) oder elektrischem Faltdach (GLX Canvas Top) und 1,4-l-16V-Motor mit 39 kW (53 PS) oder 53 kW (72 PS).

3/92 Nur noch als Faltdachlimousine mit dem starken Motor zu haben.

Motorisierung

Wer sich für einen gebrauchten Mazda 121 entscheidet, sollte im Interesse der Umwelt und des Wiederverkaufs möglichst nur nach Modellen mit geregeltem Kat – bei der älteren Version ist dies der 1,4-l-Vergaser-Motor mit 40 kW (55 PS) – Ausschau halten.

Beim neuen Modell muß es nicht unbedingt der starke Motor mit 53 kW (72 PS) sein, es sei denn, man will den Wagen nicht überwiegend als Stadtauto einsetzen. Der 1,4-l-16 V mit 39 kW (53 PS) macht nämlich durchaus einen sehr lebendigen Eindruck.

Häufigste Mängel und Pannen

Der Mazda 121 ist seit Jahren ein Ausbund an Zuverlässigkeit in der ADAC-Pannenstatistik. Wenn überhaupt, dann fiel der kleine Japaner allenfalls durch defekte **Batterien**, verstopfte **Vergaserdüsen** oder manchmal auch falsch anzeigende **Benzinuhren** auf.

Bei älteren Modellen sollte man auf öltropfende **Motoren**, korrodierte **Auspuffanlagen** und Risse in den **Stabilisatorlagerungen** achten. Wegen des häufigen Stadteinsatzes ist es ratsam, den Verschleiß von **Kupplung** und **Bremse** zu prüfen.



Vom ADAC im August 89 getestet: Mazda 323 LX dreitürig. Der Wagen der unteren Mittelklasse bietet eine große Karosserie-Vielfalt: Schräg- und Stufenheck, Kombi und Fließhecklimousine mit Klappscheinwerfern

Karosserie

Gut: Stoßfänger flexibel; seitliche Schutzleisten gegen Parkschäden. Tank abschließbar – Klappe mit Fernbedienung. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Bei engem Parken nur kleiner Öffnungswinkel der breiten Türen. Ungewolltes Aussperren möglich. Rostgarantie nur bei Einhalt der jährlichen Service-Kontrolle.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat befriedigendes Kofferraumvolumen. Variabler Kofferraum – Rücksitzlehne serienmäßig geteilt umlegbar. Auskleidung. Entriegeln der Hecktür auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Wegen breiter Heckleuchten Ladekante nur in schmalem Bereich niedrig. Unterbringung größerer Gepäckstücke umständlich. Bei geklappter Rücklehne können Koffer ungehindert gegen die Vordersitzlehnen rutschen. Keine Beleuchtung. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen der Heckklappe.

Innenraum

Gut: Verstellbereich des Fahrersitzes auch für größere Personen ausreichend.
Schlecht: Hinten beschwerliches Ein- und Aussteigen und bei zurückgestellten Vordersitzlehnen kaum Platz für die Beine der Fond-Passagiere. Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen; Gurte zum Anlegen schwer zu erreichen. Außer Handschuhfach kaum Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Übersichtliches Armaturenbrett; abgesehen von der Lenkung leichte Fahrzeugbedienung; sinnvoll angeordnete und funktionelle Schalter und Hebel. Sehr übersichtliche Karosserie. Heckscheibenwischer mit Waschanlage kombiniert.
Schlecht: Lenkung beim Rangieren schwergängig. Radio ungünstig tief unten in der Mittelkonsole plaziert. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Außenspiegel wirken verkleinernd. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchten. Glatte Konturen im Innenraum.
Schlecht: Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt. Verstellbereich der Kopfstützen für größere Personen zu gering. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Handlich und kurvenwillig. Exakte, gut den Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung mit gleichmäßiger, nicht zu starker Rückstellung. Wirksame, spontan ansprechende Bremse.
Schlecht: Im Grenzbereich Ausbrechen mit dem Heck.

Fahrkomfort

Gut: Komfortabel abgestimmtes Fahrwerk und Sitze.
Schlecht: Fahrersitz bietet kaum Oberschenkelunterstützung; Sitzfläche zu kurz. Lauter, zeitweilig dröhnender Motor.

Heizung und Lüftung

Gut: Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Hinten Ausstellfenster. Kräftiges Vierstufen-Gebläse. Separate Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Bedienungshebel zu tief angeordnet und wenig praktisch. Luftdüsen im Armaturenbrett verursachen starken Zug.

Wichtige Änderungen

7/85 Neue Modellreihe mit Schräg- und Stufenheck.
5/86 Kombi überarbeitet.
9/86 Diesel-Motor mit 40 kW (54 PS) neu.
10/86 Turbo 4WD eingeführt.
9/87 Modellwechsel.
9/89 Neuauflage der Modellreihe mit Schrägheck- und Stufenheckkarosserie sowie als Kombi. Ottomotoren: 1,4, 1,6, und 1,9 l (stärkste Version nur mit Allradantrieb), Dieselmotor 1,7 l.
9/90 Diesel eingestellt.
10/92 Sportmodell GT-R.

Motorisierung

Wer sich für einen älteren Mazda 323 entscheidet, sollte daran denken, daß Kat-Motoren erst seit 1986 auf dem Markt sind. Den 1,5-l-Motor gab es zunächst mit 54 kW (73 PS) und ungeregeltem Kat, den 1,6i mit 65 kW (88 PS) und geregeltem Kat.

Ab Modell 9/89 stellt der 1,4-l-Basismotor mit Einspritzung und 54 kW (73 PS) eine ausreichende Motorisierung dar. Sein Nachteil: Rauher Lauf. Der 1,6i mit 65 kW (88 PS) bietet bereits sportliche Fahrleistungen.

Dem 1,9i-Motor kann man in vier Varianten begegnen: Als Vierventiler mit 76 kW (103 PS) mit niedrigem Verbrauch und exzellenten Fahrleistungen. Im straff gefederten GT sorgt dieser Block mit 94 kW (128 PS) für sehr sportlichen Charakter. Schon rallyetauglich sind die 120 kW (163 PS) des „TXS"-Turbo bzw. 136 kW (185 PS) des GT-R mit Allradantrieb. Eine Seltenheit ist der 1,7-l-Diesel mit 41 kW (56 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Der Mazda 323 gilt in der ADAC-Pannenstatistik seit Jahren als Musterknabe.

Bei den Modellen bis 85 klemmten gelegentlich die **Vergaser-Schwimmernadelventile** (Motor bleibt dann wegen Spritmangel stehen), und ab Modell 87 ist mit durchbrennenden **Zylinderkopfdichtungen** zu rechnen. Alte **Keilriemen** sollte man am besten sofort ersetzen. Bei Modellen vor 8/89 ist auf **Rost** an **Tür-** und **Haubenkanten**, **Scharnieren** und am **Auspuff** zu achten.

Vermutlich wegen seiner häufigen Stadteinsätze sind verschlissene **Kupplungen** keine Seltenheit.

Bei den Modellen ab 9/89 stehen **Reifenpannen** vorn. Achten Sie auf Beschädigungen an Reifenflanken und Felgenhörnern. Außerdem treten häufiger defekte **Batterien** auf. Die **Zündkabel** sind bei Mardern sehr beliebt, eventuell sind Bißspuren sichtbar.



Vom ADAC im August 91 getestet: Mazda 626 2,0i LX Stufenheck. Außerdem gibt es auch eine Fließheckvariante, einen Kombi und ein Coupé. Die Limousinen wurden im Frühjahr 92 erneuert, der Kombi wird noch weitergebaut

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails sorgen für verringerten Luftwiderstand (z. B. bündige Scheiben). Sehr gute Verarbeitung. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Seitlich Stoßschutzleisten aus Kunststoff. Weit öffnende, besonders leicht schließende Türen mit kräftiger Arretierung. Tank abschließbar; Klappe auch mit Fernentriegelung.
Schlecht: Ungewolltes Aussperren möglich. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Reserverad mit Gepäck nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Entriegeln der Klappe auch vom Fahrersitz aus. Bequemes Beladen. Gemessen am Fahrzeugformat sehr großes Volumen. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne; Klappen einfach. Sehr gut nutzbares Format; glatte Flächen. Beleuchtung.
Schlecht: Kein brauchbares Ablagefach. Zu wenig Diebstahlsicherheit – Fernbedienung der Klappenentriegelung nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Auf allen Sitzen große Kopffreiheit; Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar; vorn bequemes Ein- und Aussteigen. Solide wirkendes Interieur; hochwertige Materialien. Handschuhfach beleuchtet und absperrbar.
Schlecht: Rücksitzgurte nur beidhändig anzulegen. Insgesamt wenig Ablagen (kleines Handschuhfach).

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle, leichte Fahrzeugbedienung – Hebel und Schalter (beleuchtet) griffgerecht; besonders leichtgängige Lenkung (Lenkradhöheneinstellung); gut ablesbare Instrumente und deutliche Kontrolleuchten. Beleuchtetes Zündschloß. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Abschalten des Lichts. Anzeige für nicht korrekt geschlossene Tür; Kontrolleuchte für Scheibenwaschwasser. Zentrale Deckenleuchte und Fußraumbeleuchtung beim Fahrer. Großes Sichtfeld.
Schlecht: In beiden Außenspiegeln deutlich verkleinertes Bild: rechter Spiegel nur vom Beifahrersitz aus einstellbar. Hintere Seitenfenster nicht vollständig zu öffnen. Radio zu weit unten. Heckscheibenheizungs-Schalter an unübersichtlicher Stelle.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront, teilversenkte Wischer und versenkte Türgriffe für reduziertes Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitliche Blinker. Kopfstützenhöhe für Personen bis ca. 1,85 m.
Schlecht: Im Dachbereich wenig Abpolsterung. Gurtbeschlag der Vordersitze vorstehend und in Kopfnähe. Gurtgeometrie auf allen Sitzen im Hüftbereich ungünstig. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen. Hinten: Türen-Kindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen; keine Kopfstützen erhältlich.

Fahrverhalten

Gut: Guter Geradeauslauf. Exakte Lenkung. Schnell ansprechende, fein dosierbare Bremse.
Schlecht: In Kurven, besonders bei Nässe, Neigung zum Ausbrechen des Hecks.

Fahrkomfort

Gut: Angenehme, ausreichend schluckfreudige Federung (ausgenommen bei sehr großen Unebenheiten). Bequeme, gut konturierte Sitze; entspannte Sitzposition des Fahrers problemlos einstellbar (zusätzliche Lendenwirbelstütze in der Lehne).
Schlecht: Bei großen Unebenheiten starkes vertikales Schwingen der Karosserie. Bei hohen Geschwindigkeiten lautes Motorbrummen und aufdringliche Windgeräusche.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung. Individuelle Luftverteilung möglich; Luftauslässe im Armaturenbrett für erwärmte und unerwärmte Luft. Ausströmer im Fußraum hinten. Colorscheiben. Wirksames Vierstufengebläse.
Schlecht: Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet.

Wichtige Änderungen

2/83 Neue Frontantriebsmodelle mit Schräg- und Stufenheck sowie als Coupé vorgestellt.
3/84 2-l-Dieselmotor mit 46 kW (62 PS).
10/85 Geringfügige Karosserieretuschen, ungeregelter Kat für 2 l GLX.
7/87 Neue Modellgeneration vorgestellt. 2-l-Motoren mit Zwei-, Drei- und Vierventiltechnik mit Vergaser und Einspritzung und ein 2,2-l-Motor.
4/89 Fünftüriger Kombi und Coupé mit Allradlenkung zusätzlich im Programm.
4/90 Überarbeitung der Modellreihe.
3/92 Völlig neue Modellreihe. Kombi wird in alter Form weitergebaut.
7/92 Leichtes Facelift.

Motorisierung

In der Motorenpalette des Mazda 626 findet man vor dem Zulassungsmonat 10/85 keinen Motor mit geregeltem Katalysator. Erst danach gab es den 2 l mit 68 kW (92 PS), der für den Normalfall die beste Alternative darstellt.

Mit dem Modellwechsel 1987 zogen dann fast alle Motorversionen mit Abgasentgiftung nach: der 2,2-l-Dreiventiler mit 85 kW (115 PS), den es auch in Verbindung mit Allradantrieb gab, sowie der 2-l-Vierventiler mit sportlichen 103 kW/140 PS. Nur in der Limousine wurde ein 2-l-Vierzylinder-Diesel angeboten. Er spielt auf dem Gebrauchtwagenmarkt wegen geringer Verbreitung kaum eine Rolle. Für ihn spricht nur der günstige Verbrauch – seine Leistung ist mit 44 kW (60 PS) eher als betulich einzustufen. Die Motoren der neuesten Generation (ab 3/92): 1,9 l mit 77 kW/105 PS, 2,0 l mit 85 kW/115 PS und 2,5 l V6 Vierventiler mit 121 kW/165 PS. Der Diesel leistet nun mit Comprex-Lader 55 kW/75 PS.

Häufigste Mängel und Pannen

Über alle Baujahre hinweg sind beim Mazda 626 durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** Grund zu Beanstandungen. (Vorsicht, wenn sich beim Gasgeben im Stand Blasen im Ausgleichsbehälter zeigen.) Außerdem treten immer wieder in der **Elektrik** Probleme auf: defekte **Batterien** und **Generatoren** bzw. Regler, gelockerte oder korrodierte **Kabelsteckverbindungen**, speziell im Bereich von **Zündung** und **Beleuchtung**. Bei den älteren Modellen (bis 9/87) sollte man während der Probefahrt testen, ob die **Kupplung** nicht bereits verschlissen ist und durchrutscht. Das gleiche gilt für die **Handbremse**.

Bei Modellen ab 9/87 gibt es häufiger **Getriebedefekte** – vor allem bei der Automatikvariante bis Baujahr 88. Auf das Baujahr 89 beschränkt sind Unregelmäßigkeiten der elektrischen **Kraftstoffpumpe**, die zu wenig Druck lieferte (an Motoraussetzern bei hohen Drehzahlen zu erkennen).



Vom ADAC im August 1993 getestet: Der MX-5 ist ein kompakter, erschwinglicher Roadster im klassischen Stil: handlich, sportlich und bei Bedarf zu öffnen

Karosserie

Gut: Gut verarbeitete, verwindungssteife Karosserie. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Türgriffe schmutzgeschützt. Funktioneller, leicht bedienbarer Verdeckmechanismus – Öffnen und Schließen auch vom Fahrersitz aus (bei stehendem Fahrzeug). Zudem Öffnungsmöglichkeit des Heckfensters. Tankdekkel mit abschließbarer Fernentriegelung. Serienmäßig Radioantenne.
Schlecht: Ab ca. 120 km/h bei geöffnetem Verdeck sind die Insassen besonders starkem Luftzug ausgesetzt. Schlecht sitzende, während der Fahrt sich lockernde und stark flatternde Persenning. Keine Flankenschutzleisten. Frontblinker im Stoßfänger bruchgefährdet. Ungewolltes Aussperren möglich. Reserverad nur für Langsamfahrt bis zur Werkstatt geeignet (Notrad); mit Gepäck kein Platz für defektes Rad.

Kofferraum

Gut: Diebstahlsichere Abschließmöglichkeit.
Schlecht: Öffnen nur mit Schlüssel möglich. Selbst gemessen am zierlichen Fahrzeugformat immer noch sehr kleines Volumen. Flaches, zerklüftetes Format. Spärliche, billig wirkende Auskleidung (freiliegende Metallteile).

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Gute Verarbeitung. Handschuhfach und kleines Ablagefach in der Mittelkonsole abschließbar.
Schlecht: Lehneneinstellung nicht stufenlos. Insgesamt wenig Ablagen. Handschuhfach unbeleuchtet.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle, leichte Fahrzeugbedienung – Hebel und Schalter (beleuchtet) griffgerecht; besonders leichtgängige Lenkung, Lederlenkrad; gut ablesbare Instrumente und deutliche Kontrolleuchten, sehr kurzer, gut in der Hand liegender Schalthebel. Fensterbetätigung elektrisch (nur mit Zündung). Übersichtliche Karosserie.
Schlecht: Deutlich verkleinernde, nicht von innen einstellbare Außenspiegel. Lichthupe nur bei ausgeklappten Scheinwerfern. Keine Zeituhr. Außenlicht ohne Kontrolleuchte; kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten. In der Windschutzscheibe sich spiegelndes Armaturenbrett.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte, im Bugbereich nachgiebige Karosseriefront reduziert Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitenblinker. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich.
Schlecht: Ausgeklappte Scheinwerfer besonders weit hochstehend und kantig. Bei geschlossenem Verdeck Dachgestänge in Kopfnähe. Anordnung der Gurte unbefriedigend (Peitschen zu lang und nicht am Sitz befestigt). Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,70 m Größe ausreichend.

Fahrverhalten

Gut: Besonders handliches Fahrzeug (Lenkung sehr direkt). Serienmäßig Leichtmetallräder. Spontan ansprechende Bremse.
Schlecht: Auf schlechter Straße unruhige Geradeausfahrt. Mit Vorsicht zu genießen: In Kurven, besonders bei Nässe, schnelles Ausbrechen mit dem Heck. Vorderbremse neigt zum Überbremsen (kein ABS lieferbar).

Fahrkomfort

Gut: Sehr straffe, jedoch zum Charakter des Fahrzeugs passende Fahrwerksabstimmung. Gut konstruierte, ausreichend Seitenhalt bietende Sitze. Seitliche Beinabstützung für den Fahrer.
Schlecht: Auf kurzwelliger Straße Fahrwerk sehr stoßig (bei Schnellfahrt starke Belastung für die Insassen). Bei schneller Autobahnfahrt sehr hohes Geräuschniveau im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende, kräftige Heizung. Colorscheiben. Wirksames Vierstufen-Gebläse. Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Luftmenge der Armaturenbrett-Ausströmer nicht individuell regulierbar; zudem bei Heißluft klemmende Richtungseinsteller. Verdeck nicht wärmeisoliert.

Wichtige Änderungen

8/90 Modell als zweisitziger Roadster mit Standard-Antrieb und einem 1,6-l-Vierzylinder-Motor auf dem deutschen Markt eingeführt.

Motorisierung

Daß es den Mazda MX-5 ausschließlich mit 1,6-l-Vierzylinder und 85 kW (115 PS) gibt, hat seine Fans nie gestört. Er paßt auch optimal zu dem pfiffigen Cabrio.

Häufigste Mängel und Pannen

An der Spitze der Pannenhäufigkeit stehen beim ansonsten sehr zuverlässigen MX-5 defekte **Batterien**. Es folgen für das Baujahr 92 ausgefallene **Benzinpumpen**. Ist die **Zylinderkopfdichtung** durchgebrannt (Baujahr 90/91), zeigt sich Wasserdampf im Abgas. Undichte **Wasserpumpen** erkennt man an den „Rotznasen" an der Vorderfront des Motorblocks. Verbogene **Zündschlüssel** sind bei Mazda generell ein Thema – speziell beim MX-5 sollte man darüber hinaus unbedingt **Verdeckmechanismus** und **-haut** prüfen.

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie. Sehr gute Verarbeitung. Türschweller gegen Verschmutzung geschützt. Tankverschluß an Zentralverriegelung gekoppelt. Warndreieck, Verbandkasten und Bordwerkzeug sinnvoll und gut zugänglich untergebracht.
Schlecht: Türen schließen nur mit Nachdruck. Reserverad mit Gepäck nicht zugänglich.

Kofferraum

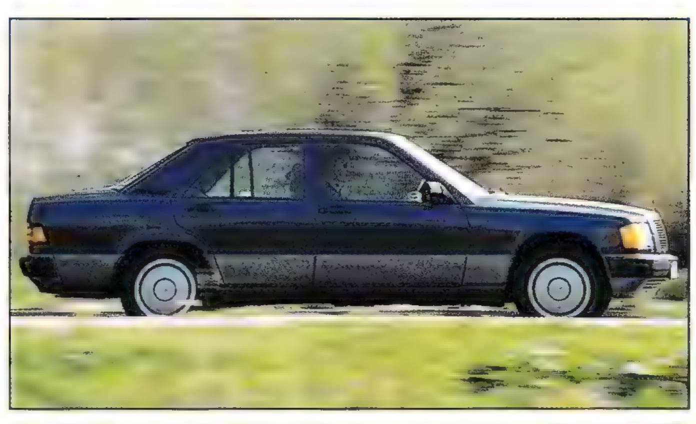
Gut: Abschließbarer Druckverschluß, an zentrale Türverriegelung gekoppelt. Gemessen am Fahrzeugformat großes Volumen. Gut nutzbares Format; glatte Flächen. Seitlich große Ablagefächer für Kleingepäck. Schließen durch Griffleiste erleichtert.
Schlecht: Keine Durchlademöglichkeit zum Innenraum.

Innenraum

Gut: Fahrersitz mit besonders großem Längsverstellbereich; höhen- und neigungsverstellbar. Solide wirkendes Interieur; hochwertige Materialien. Handschuhfach beleuchtet und absperrbar.
Schlecht: Für große Personen hinten beengtes Sitzen. Tief angeordnetes Lenkrad beim Ein- und Aussteigen stören.

Bedienung und Sicht

Gut: Besonders funktionelle Fahrzeugbedienung – Hebel und Schalter (beleuchtet) griffgerecht und leichtgängig; gut ablesbare Instrumente und deutliche Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Warnlampe „Gurte anlegen". Zentrale Türverriegelung. Servolenkung. Nebelscheinwerfer. Beheizte Scheibenwaschdüsen. Beide Außenspiegel von innen einstellbar. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Lichtabschalten.
Schlecht: Hinten keine Innenbeleuchtung und keine Türkontaktschaltung. Keine Motorraumbeleuchtung.



Vom ADAC im April 90 getestet: Der überaus erfolgreiche Mercedes 190E, der ausschließlich viertürig und nur in Limousinen-Form lieferbar war

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und versenkte Wischer reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Auf Wunsch gegen Aufpreis Airbag lieferbar. Anordnung der Vordersitzgurte einwandfrei (Schloß am Sitz befestigt, Umlenkbeschlag höheneinstellbar). Serienmäßig Gurtstraffer. Kopfstützenhöhe für Personen bis ca. 1,90 m.

Fahrverhalten

Gut: Sehr gute Handlichkeit. Keine unangenehmen Lastwechselreaktionen, selbst bei schneller Kurvenfahrt. Guter Lenkkontakt zur Fahrbahn. Schnell ansprechende, fein dosierbare Bremse. Sehr geringer Beladungseinfluß selbst bei voller Beladung.
Schlecht: Auf rutschiger Straße schnell durchdrehende Antriebsräder.

Fahrkomfort

Gut: Nickschwingungen und Wankbewegungen der Karosserie gut gedämpft. Komfortable Fahrwerksauslegung; auf nicht zu schlechten Straßen angenehme, schluckfreudige Federung. Entspannte Sitzposition des Fahrers. Fußstütze für linkes Bein. Selbst bei Höchstgeschwindigkeit relativ niedriges Geräuschniveau (sehr niedrige Motordrehzahl).
Schlecht: Die Vordersitze bieten im Schulterbereich nur wenig Seitenhalt. Rücksitzbank auf Langstrecken unbequem – kaum Federung und platte Sitzfläche.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende, wirksame Heizung. Lufttemperatur links und rechts getrennt einstellbar. Individuelle Luftverteilung möglich; viele Düsen. Wirksame Frischluftzufuhr. Fußraumluftausströmer hinten. Wirksames Vierstufengebläse. Kaum Zugerscheinung, auch mit Gebläse.
Schlecht: Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet.

Wichtige Änderungen

1/82 Markteinführung.
9/83 190 D, 190 E 2,3-16.
9/84 Leistungssteigerung für 190er auf 105 PS. Kat für 190 E, hydraulischer Ventilspielausgleich, Gurtstraffer serienmäßig.
1/85 Einarmwischer.
5/85 190 D 2,5.
9/85 190 E 2,3 und 190 E 2,6. Kat für alle Benziner.
9/87 190 D 2,5 Turbo mit Automatik.
9/88 Modellüberarbeitung 190 E 2,5-16 statt 190 E 2,3-16.
1/89 Dieselmotoren mit Schrägeinspritzung.
9/89 190 D 2,5 Turbo mit 5-Gang-Getriebe, „Sportline"-Paket lieferbar.
4/90 190 E 1,8 ersetzt 190 mit Vergaser.
1/91 ABS Serie für alle außer 190 E 1,8 und 190 D.
10/92 ABS und Zentralverriegelung für alle Serie.
5/93 Baureihe eingestellt.

Motorisierung

Beliebteste Maschine der Baureihe ist eindeutig der 2-l-Einspritzer des 190 E. 87 kW (118 PS) bzw. 90 kW (122 PS) – seit 1991 – sorgen für ordentliche Fahrleistungen bei geringem Verbrauch. Seit 1990 ist der 1,8-l-Motor mit 80 kW (109 PS) im Programm. Für Freunde des Sechszylinders gibt es den 2,6 E mit 118 kW (160 PS). Traditionell sehr stark ist das Angebot an Dieselmotoren: Ausgangsbasis ist der 2-l-Saugmotor mit 53/55 kW (72/75 PS). Mehr Durchzugskraft aus niedrigen Drehzahlen verspricht der 2,5-l-Sauger, als Top-Diesel bietet sich der 2,5-l-Turbodiesel mit 90/93 kW (122/126 PS) an.

Häufigste Mängel und Pannen

Der Mercedes 190 belegt regelmäßig gute Plätze bei der Pannenstatistik des ADAC und beim TÜV-Report. Die Baujahre 83/84 fielen durch eingelaufene **Nockenwellen** unangenehm auf. Achten Sie bei der Probefahrt bei älteren Modellen besonders auf schlechte Beschleunigung und unregelmäßigen Leerlauf!

Bei allen Modelljahren bis einschließlich 87 sind öfter die **Steuerketten** für die Nockenwellen oder die **Kettenspanner** defekt. Das führt allmählich zum Kettenriß, der zusätzlich noch einen größeren Motorschaden zur Folge hat. Bei der Probefahrt ist deswegen auf ungewöhnliche Geräusche zu achten. Im Zweifelsfall einen Sachverständigen zu Rate ziehen. Der **Ölverschlußdeckel** kann locker sein und danach leicht verlorengehen.

Bis Baujahr 85 (beim Diesel auch darüber hinaus) ist der **Keilriemen** sehr anfällig. Vor allem bei älteren Autos ist er daher zu kontrollieren und gegebenenfalls zu wechseln. Besonders bei den Dieselmodellen ist häufig die **Spannvorrichtung** des Keilriemens ein Grund für Unregelmäßigkeiten. Das **Relais** der **Benzinpumpe** fällt ab und zu aus. Wer bei einer Automatikversion Undichtigkeiten am **Getriebe** festzustellen glaubt, muß sich keine Sorgen machen: Sie deutet nur auf Überfüllung mit Öl hin. Genaues Hinhören verlangt bis Ende 85 die **Kardanwelle**. Ungewöhnliche Geräusche künden hier von einem defekten **Mittellager**. Bis Baujahr 84 brachen häufiger mal die **Auspuffanlagen**; als korrosionsanfällig erwiesen sich Auspuffrohre und Auspufftöpfe auch bei den Modellen der Folgejahre.

Undichte **Einspritzleitungen** (bis Mitte 90) und gerissene **Gaszüge** waren häufiger Pannenursache beim 190 D.

Die hinteren **Scheibenbremsen** zeigten oft Korrosion und Verschleiß. 1985 beseitigte Mercedes dieses Problem und führte asbestfreie Beläge ein. Achten Sie bei der Probefahrt auch darauf, ob die **Handbremse** gleichmäßig wirkt. Karosserierost ist beim 190 kein Thema.

Karosserie

Gut: Nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestylte Karosserie. Stoßfänger großflächig und flexibel; Seitenschutz. Türschweller verschmutzungssicher. Leicht schließende Türen mit kräftigen Arretierungen. Warndreieck und Verbandkasten sinnvoll untergebracht. Sehr gute Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Zugänglichkeit sehr gut (tiefe Ladekante, große Öffnung). Praktisches Format, ebener Boden. Große, praktische Ablagefächer. Beleuchtung mit Öffnen der Kofferraumklappe.
Schlecht: Keine Durchlademöglichkeit zum Innenraum.

Innenraum

Gut: Längsverstellbereich des Fahrersitzes besonders groß. Geräumige Karosserie mit bequemem Ein- und Aussteigen. Sicherheitsgurte auch im Fond mit Einhandbedienung. Einstellen der Vordersitze und der Kopfstützen besonders einfach.
Schlecht: Im Fond auf Mittelsitz wenig Platz. Kleines Handschuhfach und wenig Ablagefächer.

Bedienung und Sicht

Gut: Servolenkung. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Feststellbremse mit kraftsparender Fußbedienung. Wisch-/Waschhebel praxisgerecht; Wisch-/Waschautomatik. Heizscheibe und Nebellicht mit automatischer Abschaltung. Alle Schalter übersichtlich und mit Auffindbeleuchtung. Übersichtliche Kontrolleuchten für viele Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Warnsignal. Klar gezeichnete, im Blickfeld liegende Instrumente. Gute Übersicht. Fondkopfstützen (Aufpreis) sind für verbesserte Sicht beim Einparken in der Ablage versenkbar. Drainagerinnen zur Freihaltung der Scheiben für Nässe. Helle Halogenscheinwerfer mit pneumatischer Leuchtweitenregulierung. Nebellichter.
Schlecht: Scheibenwischer bei starkem Regen zu langsam.



Vom ADAC im August 87 getestet: Mercedes Benz 230 E mit Fünfgang-Getriebe, eine viertürige Stufenheck-Limousine mit geräumiger Karosserie. Zusätzlich im Angebot: ein elegantes Coupé, ein Cabrio und eine Kombi-Version

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, nachgiebige Karosseriefront und versenkte Scheibenwischerachse mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Rückleuchten verschmutzungssicher. Nebelrückleuchten. Gegen Aufpreis Lenkrad mit Airbag lieferbar. Besonders sicherheitsgerechte Gestaltung des Innenraums. Gurte vorn für alle Personengrößen und mit Straffer; auch im Fond gute Anordnung. Kopfstützenhöhe vorn für Personengröße bis ca. 1,90 m.

Fahrverhalten

Gut: Hervorragender Geradeauslauf. Gute Kurvenstabilität (hohe Querbeschleunigung); geringe, gut korrigierbare Lastwechselreaktion. Handlichkeit. Spurstabilität auf unebener Fahrbahn. Zielgenaue, feinfühlige Lenkung. Bremse wirkungsvoll und fein dosierbar. Asbestfreie Bremsbeläge. Mit Anti-Blockier-System Spurhaltung auf jedem Untergrund. Auch beladen problemlose Fahreigenschaften.
Schlecht: Seitenwindempfindlichkeit. Lenkansprechen bei schneller Fahrt etwas zögernd.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Unebenheiten aller Größenordnungen werden fein abgefedert – Fahrzeug bleibt auch auf schlechter Straße sehr ruhig. Fahrersitz für alle Körpergrößen optimal einstellbar. Anatomisch einwandfrei gestaltete, sehr gut gefederte Sitze. Ruhestütze für linkes Bein des Fahrers.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende, kräftige Heizung. Automatisches Einhalten vorgewählter Innenraumtemperatur. Einstellen der Temperatur separat für links und rechts. Extra Luftdüsen für Fußraum im Fond. Schnelles Entfrosten der Scheiben. Zusätzlich Frischluftdüsen. Kräftiges Vierstufen-Gebläse.

Wichtige Änderungen

1/85 Modellwechsel: Baureihe 124 vorgestellt: 200, 230 E, 260 E, 300 E, 200 D, 250 D, 300 D.

9/85 Kombi-Modelle als 230 TE, 300 TE, 250 TD und 300 TD. 4-matic-Versionen (Allradantrieb). Benzin-Motoren mit Kat erhältlich.

9/86 Alle Benzin-Motoren serienmäßig mit Kat.

3/87 Coupé 230 CE und 300 CE.

9/87 Neu: 300 D Turbo und 250 D Turbo.

9/88 200 E; alle Modelle: ABS, Beifahrerspiegel; 200 D mit 55 kW (75 PS); 300 D mit 83 kW (113 PS).

8/89 Modellüberarbeitung: Kunststoffseitenplanken; 3-l-24V-Motor für Limousine, Kombi und Coupé.

11/92 Vierventiltechnik bei den Benzinmotoren.

6/93 Modellüberarbeitung. Vierventiltechnik auch bei den Dieselmotoren. Geänderte Modellbezeichnungen.

Motorisierung

Die Vierzylinder-Benziner (200, 200 E und 230 E) der alten Generation (bis 11/92) haben mit dem 1,5 Tonnen schweren Wagen kein leichtes Spiel und müssen meist noch mit dem Handicap eines zu lang übersetzten Fünfgang-Getriebes leben. Viel harmonischer sind die Sechszylinder (260 E und 300 E) – insbesondere in Verbindung mit einer Getriebe-Automatik – bei durchaus akzeptablem Verbrauch. Möglichst sollte man ein Modell mit geregeltem Kat wählen. Noch wirtschaftlicher sind die Diesel 200 D und 250 D. Der 300 D und die beiden Turbodiesel (250 DT und 300 DT begnügen sich bei ziviler Fahrweise auch mit weniger als zehn Litern, sind aber in der Anschaffung deutlich teurer (Kat-Diesel ab Baujahr 91).

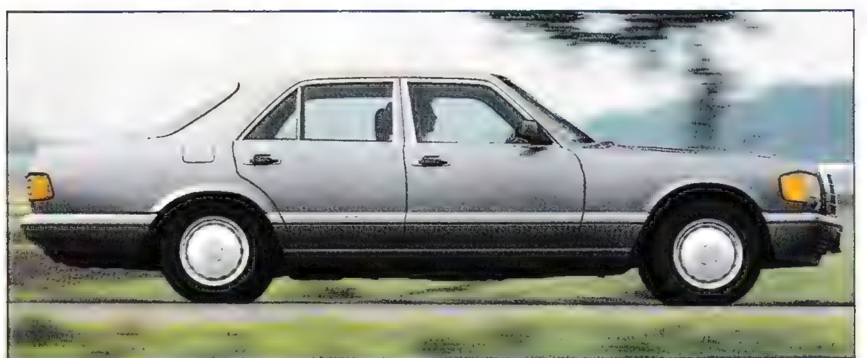
Seit der Einführung der Vierventiltechnik (Benziner ab 11/92, Diesel ab 6/93 bis auf die beiden Turbodiesel) haben alle Motoren mehr Leistung bei teilweise geändertem Hubraum.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei den Motoren der 124-Baureihe traten Probleme am **Zylinderkopf**, an den **Hydrostößeln** und durch gerissene **Steuerketten** auf. Bei den Dieselmotoren waren gelegentlich die **Zylinderkopfdichtungen** und (bei den Baujahren 87/88) die **Einspritzpumpen** defekt. Manchmal ging der zu locker sitzende **Öleinfülldeckel** verloren.

An den **Gelenkwellen** verschleißt die elastische Kupplung frühzeitig. Prüfung durch einen Fachmann erforderlich!

Zu großer Weg des **Pedals** und ungleiche Wirkung der **Feststellbremse** waren Mängel, die das Bremssystem betrafen. Die **Karosserie** ist zum Teil mangelhaft verarbeitet. Im **Armaturenbrettbereich** und am **Schiebedach** gab es Klappergeräusche, die **Sitze** quietschten oder waren durchgebrochen. Elektrische **Fensterheber** und **Zentralverriegelung** quittierten häufiger den Dienst.



Vom ADAC im August 89 getestet: Mercedes-Benz 300 SE, eine viertürige Stufenheck-Limousine mit viel Platz im Innenraum und sehr großem Kofferraum

Karosserie

Gut: Funktionelle Karosserie. Flexible, besonders großflächige Stoßfänger; Seitenschutz. Türschweller gegen Verschmutzung geschützt. Tankverschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt. Warndreieck und Verbandkasten sinnvoll untergebracht. Sehr gute Verarbeitung.
Schlecht: Reserverad mit Gepäck schlecht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Seitlich Ablagemulden. Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Hohe Ladekante. Mit viel Sonderzubehör verringerte Zuladung, dadurch bei fünf Personen kein Gepäck möglich.

Innenraum

Gut: Geräumige Karosserie; bequemes Ein- und Aussteigen. Fahrersitz höhenverstellbar; zusätzliche Längsverstellung. Funktionelle Sitz- und Kopfstützenverstellung.
Schlecht: Relativ klein bemessenes Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Separate Beleuchtung im Fond. Fahrzeugbedienung mit geringem Kraftaufwand. Beheizbare Heckscheibe schaltet automatisch ab. Klar gestyltes Armaturenbrett; funktionelle Hebel und Schalter (Auffindbeleuchtung). Kontrolleuchten für besonders viele Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal. Drainagerinnen an den Fenstern für klare Sicht bei Regen.
Schlecht: Schalter der elektrischen Fensterbetätigung wenig übersichtlich. Wischer ohne Kurzwischmöglichkeit (kein Tippkontakt). Radio zu weit unten. Sichtfeld nach hinten durch breite Fensterpfosten und Kopfstützen im Fond eingeschränkt. Außenspiegel auf Beifahrerseite nicht serienmäßig.

Sicherheit

Gut: Glattflächige Karosseriefront und versenkte Scheibenwischer mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Gegen Aufpreis Lenkrad mit Airbag lieferbar. Besonders sicherheitsgerechte Gestaltung des Innenraums, kaum Verletzungsgefahr. Vorn Gurtschluß am Sitz und verstellbarer Umlenkbeschlag (Gurtstraffer). Kopfstützen vorn für Personen bis ca. 1,95 m ausreichend, auch auf den Rücksitzen vollwertige Kopfstützen serienmäßig.

Fahrverhalten

Gut: Sehr guter Geradeauslauf. Gutmütige Kurvenlage; kaum Lastwechselreaktionen. Exakte, gut den Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung. Wirksame, spontan ansprechende Bremse; durch serienmäßiges ABS auch bei Vollbremsung beibehaltene Lenkbarkeit.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene komfortable Federung (lange Federwege), kurze und lange Bodenwellen werden gut geschluckt. Sehr entspannte Sitzposition des Fahrers. Körpergerechte, bequeme Vordersitze. Geräuschniveau bei jeder Geschwindigkeit niedrig.
Schlecht: Rücksitzfläche platt und mit nachgiebigem Unterbau.

Heizung und Lüftung

Gut: Automatisches Einhalten vorgewählter Innenraumtemperatur; Einstellung für links und rechts getrennt. Auch im Winter sehr schnell ansprechende, kräftige Heizung. Extra Luftdüsen im Fußraum des Fonds. Sehr schnelles Entfrosten aller Scheiben. Zusätzliche Düsen für nicht erwärmte Frischluft. Schnelltaste für Innenluftzirkulation.

Wichtige Änderungen

10/79 Modellwechsel.

9/81 Coupé (SEC).

9/85 Kat für die Modelle 260 SE, 300 SE (SEL), 420 SE (SEL und SEC), 560 SEL (SEC); 280- und 380-Modelle entfallen. Karosserie überarbeitet.

9/86 Geregelter Kat und ABS Serie.

9/87 420-Motor auf 165 kW (224 PS), 500-Motor auf 185 kW (252 PS) und 560-Motoren auf 205 kW (297 PS) angehoben.

9/88 560 SE; Erweiterung der Serienausstattung bei allen Modellen.

5/91 Baureihe W126 eingestellt. Neues Modell auch mit völlig neu entwickeltem Zwölfzylinder-Motor.

Motorisierung

Ein reichliches Angebot an Motoren gibt es bei der 126er-Reihe von Mercedes, allgemein S-Klasse genannt. Allein bis 1985 wurden fünf verschiedene Triebwerke von 2,8 - 5 Liter auf den Markt gebracht. Empfehlenswert der Sechszylinder, im 280 SE mit einem Hubraum von 2647 cm³ und einer Leistung von 136 kW (185 PS). Er ist drehfreudig und laufruhig bei beachtlichen Fahrleistungen und einem günstigen Verbrauch. Seit 1985 werden acht verschiedene Motoren von 2,6 bis 5,6 Liter und einer Leistungsskala von 122 kW (166 PS) bis 220 kW (300 PS) verkauft. Diese Triebwerke haben zum Teil Katalysatoren.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei der Mercedes-S-Klasse stehen **Motordefekte** und Motorgeräusche an erster Stelle, wobei die absolute Zahl nicht beängstigend hoch ist. Pannenursachen können Ölprobleme sein (schlechte Qualität, Schwarzschlamm). Bis zu den Baujahren 85/86 neigen die Motoren bei schlechter Benzinqualität zum Verkoken - dann war ein aufwendiges Reinigen der Einlaßkanäle nötig. Danach wurde das Einspritzsystem geändert. Undichte **Nockenwellengehäuse** führten zu starkem Ölverlust: Sichtkontrolle vornehmen! Das Abdichten ist leider nicht billig.

Häufig waren bei den Motoren der S-Klasse die **Keilriemen** gerissen. Grund dafür war meist eine schlechte Wartung, die allerdings auch durch schwierige Zugänglichkeit und viele Nebenantriebe erschwert wurde. Kein technisches Problem war der Ölverlust an **Automatikgetrieben**. Überfüllung beim Hersteller, in der Werkstatt oder an der Tankstelle führte fast nahezu automatisch dazu. Auch am **Differential** gab es undichte Stellen, und an der **Kardanwelle** zeigte die elastische Kupplung oft vorzeitigen Verschleiß.

An den **Bremsen** fiel eine ungleichmäßige Wirkung der **Feststellbremse** und ein Verschleiß der **Bremsscheiben** (besonders hinten) auf. Am **Auspuff** gab es Brüche und vorzeitige Korrosion am Mitteltopf, besonders beim V8-Motor. Darüber hinaus wurden noch defekte **Batterien**, angeschlagene **elektronische Zündungen**, defekte **Regler**, **Generatoren** und defekte **Benzinpumpenrelais** registriert.

Besitzer von S-Klasse-Modellen aller Jahrgänge kennen kaum Rostprobleme, die Verarbeitungsqualität ist besonders gut. Doch defekte elektrische **Fensterheber** (bis Produktionsjahr 84), **Zentralverriegelungen** (bis Ende Produktionsjahr 83) haben manchen Besitzer zu teuren Reparaturen gezwungen.

Achtung! Ab und zu sind bei älteren Mercedes-Fahrzeugen breitere Reifen bzw. Felgen montiert. Darauf achten, daß alles in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist!

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle, gut verarbeitete Karosserie. Sehr große, nachgiebige Stoßfänger und großflächiger Seitenschutz. Türeinstiege, Seitenscheiben und Heckscheibe bleiben bei Schlechtwetter sauber. Zentrale Türverriegelung, an jedem Außenschloß bedienbar. Leichtes Öffnen und Schließen der breiten, sehr weit öffnenden Türen. Kräftige, dabei weich einrastende Türarretierungen. Warndreieck und Verbandmaterial sinnvoll untergebracht.
Schlecht: Keine mehrjährige Garantie gegen Durchrostung. Bordwerkzeug und Reserverad mit Gepäck im Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Sehr weit öffnende Klappe mit schmutzgeschütztem Griff. Großes Volumen. Sehr praktisches, glattflächiges Format. Im Boden mehrere Ablagen. Vollauskleidung mit pflegeleichtem Teppich. Zentralverriegelungsunabhängige Absperrmöglichkeit.
Schlecht: Serienmäßig keine Durchlademöglichkeit zum Innenraum. Bei fünf Personen geringe Zuladung.

Innenraum

Gut: Vorn und hinten sehr viel Platz für Personen bis über 2,0 m Größe und sehr bequemes Ein- und Aussteigen; Einstiegsleuchten. Kopfstützen vorn über Handrad bequem höheneinstellbar. Am Fahrersitz auch Höhe, Neigung und Tiefe der Sitzfläche einstellbar. Solides, hochwertiges Interieur. Vorn beleuchtete Make-up-Spiegel und zwei abschließbare, ausreichend große Handschuhfächer. Hinten Ablagetaschen an den Vordersitzlehnen.
Schlecht: Insgesamt wenig Ablagemöglichkeiten; Handschuhfach nur mit Zündung beleuchtet.



Vom ADAC im August 1991 getestet: Mercedes 300 SE. Das Flaggschiff besticht durch hohen Komfort, war aber anfangs nicht frei von Mängeln

Bedienung und Sicht

Gut: Besonders funktionelle Fahrzeugbedienung - viele ausgeklügelte Detaillösungen; alle Hebel und beleuchtete Schalter griffig und leichtgängig. Lederlenkrad. Innen- und die beheizten Außenspiegel, sowie die Fensterbetätigung elektrisch. Reduzierte Wischgeschwindigkeit bei Halt oder sehr langsamer Fahrt. Beheizte Scheibenwaschanlage. Sehr wirksame Heckscheibenentfrostung. Akustische Warnung bei vergessenem Abschalten des Lichts. Vorn Leselampen. Sehr gutes Scheinwerfersystem: serienmäßig Nebelscheinwerfer.
Schlecht: Wenig übersichtliches Fahrzeugheck, trotz automatisch ausfahrender Peilstäbe. Sicherungen im Motor- und Kofferraum verteilt. Wegen der Breite des Fahrzeugs häufig Probleme in engen Garagen oder Parklücken.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und versenkte Wischer verringern Verletzungsrisiko für Fußgänger. Tank und Einfüllstutzen außerhalb Heckdeformationsbereich. Gesamter Innenraum überwiegend sehr glattflächig und gut abgepolstert. Vorn sehr gute Sicherheitsgurte (Gurtstraffer; Verankerungen unten am Sitz; Umlenkbeschlaghöhe wird mit Sitzlängseinstellung automatisch eingestellt); auch hinten Gurte einwandfrei angeordnet.
Schlecht: Batterie im Heckdeformationsbereich. Links vom Fahrer angeordnete Feststellbremse vom Beifahrer nicht zu erreichen.

Fahrverhalten

Gut: Sehr handlich (für die Fahrzeuggröße kleiner Wendekreis). Mit Antriebs-Schlupfregelung kein Ausbrechen bei scharfem Anfahren. Gutmütiges, überwiegend neutrales Kurvenverhalten. Spontan ansprechende, zielgenaue Lenkung. Spontan ansprechende und fein dosierbare Bremse. Serienmäßig ABS.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Feder-/Dämpferabstimmung; gutes Abfedern von Fahrbahnunebenheiten und Querrillen. Körpergerechte Sitze mit sehr ausgewogener, straffer Federung. Sehr entspannte Sitzposition des Fahrers. Überwiegend sehr niedriges, unaufdringliches Fahrgeräusch.

Heizung und Lüftung

Gut: Funktionelle Bedienung und vorbildliche Beleuchtung der einzelnen Schalter. Kräftige, sehr schnell ansprechende Heizung. Temperatur fahrer- und beifahrerseitig getrennt wählbar. Großflächige Luftausströmer (in der Mitte wahlweise warme oder gekühlte Luft). Zusätzliche Luftausströmer im Fußraum des Fonds. Color- und seitliche Isolierdoppelscheiben zur Verbesserung der Wärmedämmung. Besonders kräftiges Gebläse, mit manueller oder automatischer Regelung. Innenraum-Luftfilter.

Wichtige Änderungen

5/91 Neuauflage der Top-Limousine mit vier Türen und Stufenheckkarosserie mit zwei Radständen und Sechs-, Acht- und Zwölfzylindermotoren.

10/92 S-Klasse-Coupé.

8/92 Leistung der V8- und V12-Motoren reduziert.

11/92 2,8-l-Otto- und 3,5-l-Turbodiesel neu.

7/93 Sämtliche Typbezeichnungen geändert: Das „S“ für S-Klasse steht ab sofort grundsätzlich vor den Ziffern. Beispiel: S 600 statt 600 SE.

Motorisierung

Wer einen gebrauchten Oberklasse-Mercedes sucht, sollte sich schon vorher über die Motorisierung klar sein: Zu groß ist die Bandbreite an Hubraum und Leistung. Der Einstieg geht bei 2,8 l und 142 kW (193 PS) los. Nächsthöhere und schon sehr harmonische Stufe: 3,2 l und 170 kW (231 PS). Die Achtzylinder: 4,2 l mit 210 kW (286 PS) bzw. 205 kW (279 PS) und 5 l mit 240 kW (326 PS) bzw. 235 kW (320 PS). An der Spitze steht der 6-l-Zwölfzylinder mit 300 kW (408 PS) bzw. 290 kW (394 PS). Auch zu haben: Ein 3,5-l-Turbodiesel mit 110 kW (150 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Ist bei einem älteren Mercedes der S-Klasse die **Batterie** völlig ausgelutscht, liegt die Ursache oft in einer defekten Abschaltung der Innenraumbeleuchtung oder der allgemein üppigen Komfort-Ausstattung. Mercedes sah sich wegen dieser Unzulänglichkeiten genötigt, im Juni '92 die elektrische Schaltung (auch nachrüstbar) zu ändern.

Nach der Probefahrt sollte man den Wagen auf eine Hebebühne verfrachten und prüfen, ob das **Automatikgetriebe** (außer bei Sechszylinder-Motoren serienmäßig) dicht ist. Häufig wurde es nur überfüllt, was auch zu unkontrolliertem Schalten führen kann (Füllstand nach Bedienungsanleitung checken).

Das Steuergerät für die **Antriebsschlupfregelung** mußte im April '92 geändert werden, weil die Elektronik ohne Anlaß während der Fahrt das Gas wegnahm.

Bei der Inspektion der **Bremsanlage** ist zu prüfen, ob die Klötze verschlissen und die **Scheiben** verzogen sind. Ab 3/92 verbesserte Mercedes das Scheibenmaterial und ab 6/92 die Belagzusammensetzung. Dem 300 SE spendierte man ab 1992 die Bremsanlage der stärkeren Modelle. Gleichzeitig erhöhte der Hersteller das zulässige Gesamtgewicht, das bis dahin als zu niedrig kritisiert wurde. Mehr als Schönheitsfehler gelten die vibrierenden **Außenspiegel** und die für dieses Bauteil vorgesehenen defekten elektrischen Versteller. Diese Schwächen merzte Mercedes nach und nach in der laufenden Serie aus.

Bis Produktionsmonat 1/92 gehören auch defekte **Fensterheber**, schlechte **Türschließungen** wegen eines Programmfehlers in der Elektronik und Windgeräusche zum S-Klasse-Alltag. Nach diesem Baudatum sollten diese Beanstandungen allerdings nicht mehr auftauchen, weil Mercedes die Türdichtungen und zusätzlich im März 1992 sogar die Türführungen modifizierte.



Vom ADAC im August 89 getestet: Mitsubishi Colt 1500 GLXi. Besonders als Zweitürer mit Heckklappe gefällt der Kompaktwagen durch unkonventionelles Design. Die viertürige Stufenheck-Ausführung trägt den Namen Lancer

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutz. Tank abschließbar; Klappe mit Fernbedienung. Sehr gute Verarbeitung.
Schlecht: Keine fünftürige Version erhältlich. Bei engem Parken kleiner Öffnungswinkel der breiten Türen. Ungewolltes Aussperren möglich. Keine Halterungen für Warndreieck und Verbandkasten. Notreserverad mit Gepäck schwierig zu erreichen.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitzbank halbseitig klappbar; Gurtschlösser können für leichteres Zurückklappen an der Rücksitzlehne befestigt werden. Beleuchtung mit Anheben der Hecktür. Entriegelung auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,90 m einstellbar. Radiovorrüstung (Lautsprecher und Antenne). Vorn großzügiges Platzangebot und bequemes Ein- und Aussteigen; Beifahrersitz mit Zustiegautomatik für erleichterten Einstieg nach hinten. Praktisches Handschuhfach; kleine Staufächer.
Schlecht: Auf Rückbank geringe Kniefreiheit. Beifahrersitz muß nach jedem Umklappen neu justiert werden. Gurte auf dem Rücksitz nur umständlich beidhändig anzulegen.

Bedienung und Sicht

Gut: Längs- und höhenverstellbares Lenkrad. Beide Außenrückspiegel elektrisch einstellbar. Wisch-/Wasch-Automatik; Wischerintervalle variabel. Ausgenommen der schwergängigen Lenkung sehr leichte Handhabung des Fahrzeugs; alle Schalter funktionsgerecht. Anzeige für nicht geschlossene Türen. Übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Heckwischer mit Wascher.
Schlecht: Innere Türöffnung klein. Lenkung beim Rangieren schwergängig; rutschiges Lenkrad. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Verkleinerndes Bild in beiden Außenspiegeln.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und versenkte Wischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchte. Glatte Konturen im Innenraum. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert.
Schlecht: Auf Rücksitz Gurtgeometrie ungünstig im Hüftbereich. Kopfstützen nur für Personen bis etwa 1,70 m ausreichend. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütige Kurvenlage; kaum Lastwechselreaktionen. Exakte, gut den Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung. Gut dosierbare Bremse.
Schlecht: In rutschigen Kurven schnell durchdrehende Antriebsräder. Lenkung stellt stark zurück.

Fahrkomfort

Gut: In Kurven kaum Seitenneigung. Entspannte Fahrersitzposition; gute Schenkelauflage. Ausgewogen straff gefederte Sportsitze. Selbst bei hohem Tempo sind kaum Windgeräusche zu registrieren.
Schlecht: Bei kurzen Fahrbahn-Unebenheiten unangenehm stoßiges Fahrwerk. Vordersitze bieten im Schulterbereich zu wenig Halt.

Heizung und Lüftung

Gut: Innenraum-Temperatur fein einstellbar. Individuelle Luftverteilung möglich; einzelne Luftausströmer im Armaturenbrett einzeln regulierbar. Colorscheiben zur Verminderung der Innenraum-Aufheizung durch Sonneneinstrahlung. Kräftiges und trotzdem leises Vierstufen-Gebläse. Separate Einrichtung für Innenluftzirkulation.

Wichtige Änderungen

1/84 Neue Modelle Colt/Lancer eingeführt.

9/85 Colt Turbo eingestellt, Lancer Kombi als neue Version vorgestellt.

9/86 Colt und Lancer überarbeitet.

1/87 Neu: Lancer Allrad.

8/88 Neue Lancer-Modelle: Viertürige Stufenhecklimousine mit 1,5-l-Benzinmotor und 62 kW (84 PS) sowie 1,8-l-Diesel mit 44 kW (60 PS). Kombi unverändert.

9/88 Neue Colt-Modelle: dreitürige Limousine mit 1,5-l-Motor wie Lancer, zusätzlich 1,3 l mit 44 kW (60 PS) und 1,6-l-16V mit 91 kW (124 PS).

9/89 Fünftürige Lancer-Schrägheck-Limousine.

3/92 Modellwechsel.

11/92 Modelländerung beim Lancer.

Motorisierung

Bis zum Modellwechsel im Herbst 88 gibt es mit Kat nur den 1,5 l mit 51 kW (70 PS), danach das komplette Programm. Beste Lösung davon ist der 1,5 l mit 62 kW (84 PS) und später mit 66 kW (90 PS). Ein bißchen träge wirken Colt 1200 und 1300 mit jeweils 44 kW (60 PS). Die Top-Version mit 16 Ventilen ist in Colt und Lancer in zwei Leistungsstufen (91 kW (124 PS) und 100 kW (136 PS) vertreten. Natürlich hat Mitsubishi auch einen Diesel im Programm: 1,8 l, 44 kW (60 PS).
Nach dem Modellwechsel 1992 werden für Colt und Lancer drei Motoren angeboten: 1,3 l mit 55 kW/75 PS, 1,6 l mit 83 kW/113 PS und 1,8 l (103 kW/140 PS). Dazu gibt es einen 2-l-Diesel (50 kW/68 PS) nur noch im Lancer.

Häufigste Mängel und Pannen

Mitsubishi Colt und Lancer sind sehr zuverlässig. Sie behaupten sich seit Jahren auf den besten Plätzen der ADAC Pannenstatistik.
Ab und zu brennen (über alle Baujahre) die **Zylinderkopfdichtungen** durch. Defekte **Zündschlösser** registrierten die Techniker erst ab Modelljahr 87/88. Bei den Versionen vor Herbst 88 ist vor allem auf **Rost** an tragenden Teilen wie **Längsholmen** und **Türschwellern** zu achten. Außerdem erweisen sich manchmal die Dichtungen der **Antriebswellen** als öldurchlässig.
Bis zum Baujahr 89 muß mit korrodierten **Auspuffanlagen** gerechnet werden, und wegen reißender **Zahnriemen** hat Mitsubishi seine Wartungsvorschriften geändert.



Vom ADAC im Mai 89 getestet: Mitsubishi Galant 2000 GLSi. Ursprünglich gab es den Galant nur als viertürige Limousine. 1989 folgte dann die Fließheckversion mit großer Klappe und variablem Innenraum nach

Karosserie

Gut: Flexible Stoßfänger; großflächiger Seitenschutz. Tank abschließbar; Klappe mit Fernbedienung. Sehr leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Ungewolltes Aussperren möglich. Keine Halterung für Warndreieck und Verbandkasten. Reserverad mit Gepäck schlecht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Öffnung in der Rücksitzlehne zum Durchladen langer Gegenstände. Niedrige Ladekante und weit öffnende Klappe ermöglichen bequemes Beladen. Praktisches Format. Beleuchtung.
Schlecht: Ungenügende Diebstahlsicherheit; Fernentriegelung der Kofferraumklappe nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Geräumige Karosserie und bequemes Ein- und Aussteigen (auf allen Sitzen große Kopffreiheit). Serienmäßig vorn und hinten Lautsprecher.
Schlecht: Kopfstützen rutschen beim Einstellen leicht aus der Verankerung. Einstellhebel der Vordersitze schlecht zugänglich. Außer dem Handschuhfach kaum Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Türöffner besonders funktionell. Spot-Leseleuchten, höhenverstellbares, griffiges Lenkrad; Servolenkung. Beide Außenrückspiegel elektrisch einstellbar und beheizt. Elektrische Fensterbetätigung. Klar gestyltes Armaturenbrett; funktionelle und leichte Handhabung aller Bedienungselemente. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Übersichtliche Karosserie.
Schlecht: Radio zu weit unten. Bei eingeschaltetem Abblendlicht keine Lichthupen-Funktion. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Verkleinertes Bild in den Außenspiegeln. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und teilversenkte Wischer mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Warnrückleuchte in offener Tür. Nebelrückleuchten. Elektrische Scheibenheber im Fond mit Kindersicherung. Außer Gurtbeschlägen glattflächige Innenraumkonturen.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Auf Rücksitz Gurtgeometrie ungünstig. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrkomfort

Gut: Kaum Kurvenneigung und paralleles Einfedern (kein Nikken). Entspannte Fahrer-Sitzposition; variable Kreuzstütze. Körpergerechte, ausgewogen straff gefederte Sitze. Unaufdringliches Fahrgeräusch.
Schlecht: Auf unebener Landstraße stuckeriges Fahrwerk; bei Querrillen hartes Federungsansprechen. Holpriges Abrollen auf Kopfsteinpflaster.

Heizung und Lüftung

Gut: Temperatur fein einstellbar. Separate Luftdüsen im Fußraum des Fonds. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung und Aufheizung des Innenraums. Wirksame Belüftung.
Schlecht: Keine individuelle Regulierungsmöglichkeit der Mittelausströmer.

Wichtige Änderungen

6/84 Neues Modell eingeführt: Viertürige Stufenhecklimousine mit Frontantrieb. Die Motoren: 1,6 l mit 55 kW (75 PS), 2 l mit 75 kW (102 PS) und 1,8-l-Turbodiesel mit 60 kW (82 PS).

9/86 Kat-Motoren eingeführt: 2 l mit 66 kW (90 PS) und 2,4 l mit 82 kW (112 PS).

9/87 Nur noch Kat-Motoren und Turbodiesel.

3/88 Neue Modellgeneration eingeführt, zunächst nur mit Stufenheck.

9/88 Zusätzlich 2-l-16V-Motor mit 106 kW (144 PS) sowie Modell „GTI-16V-Dynamic 4" mit Allradantrieb, Allradlenkung und ABS.

2/89 Fünftürige Fließhecklimousine (nur mit Benzinmotoren).

3/90 1,8-l-Einspritzer mit 66 kW (90 PS) löst den Vergasermotor ab.

3/93 Modellüberarbeitung Stufen- und Fließheck.

Motorisierung

Die Motorenpalette des Mitsubishi Galant ist unübersichtlich: Einige Versionen wurden nur kurz gebaut.

Am besten ist es, wenn man sich auf ein Triebwerk mit Kat festlegt. Beim Modell bis 3/88 als vernünftige 2-l-Vierzylinder-Lösung mit 66 kW (90 PS) oder – mit mehr Drehmoment – als 2,4 l mit 82 kW (112 PS).

In der neueren Karosserie macht der seit 3/90 angebotene 1,8-l-Einspritzer eine gute Figur, der ausreichende Fahrleistungen und sparsamen Betrieb ermöglicht. Etwas mehr Mumm und bessere Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen bietet der 2-l-Motor mit 80 kW (109 PS). Zu den Exoten zählt der 2-l-16V mit 106 kW (144 PS) bzw. 110 kW (150 PS), der vorzugsweise in der Allradversion geliefert wurde. Der 1,8-l-Turbodiesel leistete bis zum Modellwechsel im März 88 66 kW (82 PS), danach 55 kW (75 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Wer sich für einen Mitsubishi Galant ab Frühjahr 88 entscheidet, muß sich kaum sorgen: Die Zahl der Beanstandungen liegt niedrig, und in vielen Fällen gilt noch die Dreijahres-Garantie.

Durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** erkennt man an Blasen im Kühlbehälter oder am Wasserdampf im Abgas. Beim Anfahrtest mit angezogener Handbremse stellt sich schnell heraus, ob die **Kupplung** bereits verschlissen ist. Und Geräusche aus dem **Getriebe** sollte man ernst nehmen (umfangreiche Reparatur nötig).

Bei der älteren Version (vor Frühjahr 88) ist das Augenmerk außerdem den **Zahnriemen** (sie reißen) und der Bremsanlage zu widmen: schiefziehende **Handbremsen**, verschlissene **Bremsscheiben** und korrodierte **Bremsleitungen** kommen vor.

Karosserie

Gut: Funktionelle, optisch ansprechende Geländewagenkarosserie; auch weitere Karosserievarianten erhältlich. Stabile Stoßfänger; Unterboden-Schutzbleche. Schmutzlappen an allen Rädern. Tank abschließbar. Öffnen vom Fahrersitz aus.
Schlecht: Ungewolltes Aussperren möglich. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Reserverad nicht diebstahlsicher. Räder neigen zum Rosten.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitz klappbar. Zugang bequem (große seitlich angeschlagene Hecktüre). Praktisches Format. Ösen für Befestigungsgurte. Auskleidung.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat sehr kleiner Kofferraum. Keine Gepäckabdeckung. Keine Ablagefächer und keine Beleuchtung.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m einstellbar. Vorn bequemes Ein-/Aussteigen und großzügiges Platzgefühl; große Kopffreiheit auf allen Sitzplätzen. Serienmäßig Radioantenne. Handschuhfach abschließbar; hinten große Ablagefächer.
Schlecht: Zustieg nach hinten nur auf Beifahrerseite möglich und auch da beschwerlich. Beifahrersitz muß nach jedem Vorklappen der Lehne neu eingestellt werden. Für Vornsitzende wenig Ablagemöglichkeiten.

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkrad höhenverstellbar; sehr starke Servounterstützung. Fahrzeug spielend leicht zu fahren, übersichtliches Armaturenbrett; funktionelle Bedienungselemente. Kontrolleuchten sehr deutlich und für viele Funktionen. Sehr übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Fast senkrechte Seitenscheiben bleiben auch bei Regen klar. Heckscheibenwischer und Halogenscheinwerfer mit integrierter Waschanlage.
Schlecht: Radio unübersichtlich weit unten. Heizscheiben- und Heckwischer-Schalter nachts unbeleuchtet. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Schlierende, wenig wirksame Scheibenwischer.



Vom ADAC im November 89 getestet: Mitsubishi Pajero Turbo Diesel, ein sehr kompaktes, drei. bzw. fünftüriges Geländefahrzeug. Das neue Modell (ab 5/91) ist deutlich runder geworden und bietet bis zu 7 Personen Platz

Sicherheit

Gut: Seitenblinker. Großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibenoberkante.
Schlecht: Vor dem Beifahrer harter, vorstehender Haltebügel. Kantiger Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Bei Crash auf rechter Seite von hinten kein Aussteigen mehr möglich. Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt. Kopfstützen nur für Personen bis etwa 1,75 m ausreichend.

Fahrverhalten

Gut: Wirksame, spontan ansprechende Bremse.
Schlecht: In nasser Kurve Neigung zum Ausbrechen mit dem Heck. Ohne Allradantrieb schnell durchrutschende Antriebsräder. Seitenwindempfindlichkeit. Wenig Fahrbahngefühl vermittelnde Servolenkung. Mit zugeschaltetem Allrad bei Vollbremsung Schleuderneigung.

Fahrkomfort

Gut: Entspannte Sitzposition des Fahrers. Vordersitze körpergerecht und ausgewogen straff gefedert (einstellbare Kreuzstütze). Lehnenneigung der Rücksitzbank einstellbar.
Schlecht: Unkomfortable, bockige Federung; Bodenwellen versetzen Fahrzeug zudem in Nickschwingung.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Vorn Ausstell- und hinten Schiebefenster. Kräftiges Vierstufen-Gebläse. Separate Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Armaturenbrett-Ausströmer für Luftzufuhr unterdimensioniert.

Wichtige Änderungen

5/83 Modell eingeführt als 2,3-l-Turbodiesel mit 63 kW (84 PS) und 2,6-l-Benziner mit 76 kW (103 PS).

10/86 Neuer Dieselmotor mit 2,5 l und 62 kW (84 PS); ab 87 Benzinmotor mit geregeltem Kat.

9/89 Neuer Turbodiesel-Motor mit 2,5 l Hubraum, Ladeluftkühlung und 70 kW (95 PS); 3-l-V6-Benziner mit 104 kW (141 PS).

5/91 Modellwechsel; permanenter Allradantrieb, stärkere Motoren.

Motorisierung

Der Schwerpunkt beim Pajero liegt eindeutig bei den Varianten mit Turbodieselmotor. Richtig eingesetzt kann der 2,5-l-Intercooler auch relativ sparsam bewegt werden. Sein großes Plus: Er hat schon bei niedrigen Drehzahlen sehr viel Durchzugskraft. Die Benziner neigen zu höheren Verbräuchen. Hier tut sich besonders der 3-l-V6-Motor hervor, der dafür aber recht geschmeidig läuft.

Häufigste Mängel und Pannen

Beim Mitsubishi Pajero gab es bei forcierter Autobahnfahrt sehr oft **Motorschäden**. Die Motoren blockierten (Kühlwasser- oder Ölverlust), bei den Benzinmotoren brannten häufig **Zylinderkopfdichtungen** durch. Prüfen Sie die Kühlwassertemperatur!

Bei den Dieselmotoren traten **Turbolader-Schäden** auf. Darüber hinaus gab es defekte **Ölpumpen** und gerissene **Zahnriemen**, die schnell zu kapitalen Motorschäden führen. Achtung bei schlechter Motorleistung!

Bei häufigem Geländeeinsatz war ein starker Verschleiß der **Kupplungen** zu beobachten, und es gab auch öfter Defekte am mechanischen **Getriebe**.

Durch häufige Geländefahrten kann es auch immer wieder zu ausgeschlagenen **Lenkungen**, beschädigten und angerosteten **Achsaufhängungen**, eingerissenen **Gelenkmanschetten** und ausgeschlagenen **Gelenken** kommen.

Die Rostschutzmaßnahmen sind beim Pajero recht gut, doch hin und wieder kam es zu korrodierten Stoßstangen, Hauben, Schwellern oder Felgen. Auch undichte oder korrodierte **Schalldämpferanlagen** traten gelegentlich auf.

Untersuchen Sie beim Kauf den Unterboden auf Beschädigungen, und achten Sie auf Kantenrost oder Roststellen im Bereich der **Lenkung** und der **Radaufhängung** – Anzeichen für häufigen Geländeeinsatz.

NISSAN Micra

Gebaut von 1983 bis 1992



Vom ADAC im August 89 getestet: Nissan Micra 1,2 LX. Ein beliebtes Damen- oder Zweitauto in eleganter Verpackung. Bis 1991 gab es ausschließlich ein zweitüriges Modell mit Heckklappe, danach auch eine fünftürige Version

Karosserie

Gut: Flexible Stoßfänger; seitlich Schutzleisten. Tank abschließbar. Weit öffnende, leicht schließende Türen, gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet. Ungewolltes Aussperren möglich. Keine Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitzlehne halbseitig klappbar. Zugänglichkeit sehr gut (niedrige Ladekante). Beleuchtung. Entriegelung der Hecktüre auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Seitlich vorstehende Radkästen schmälern nutzbare Breite. Bei geklappten Rücksitzlehnen Gepäck ohne Halt. Keine Ablagefächer. Kein Griff zum Öffnen. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m einstellbar. Auf den Vordersitzen großzügiges Platzgefühl; Ein- und Aussteigen bequem (sehr große Türöffnungswinkel). Beifahrersitz mit Einstiegsautomatik für guten Zustieg nach hinten. Praktische Ablagen.
Schlecht: Keine Memory-Funktion: Vordersitzlehnen müssen nach jedem Vorklappen neu eingestellt werden.

Bedienung und Sicht

Gut: Außenrückspiegel von innen einstellbar. Übersichtliches Armaturenbrett; Hebel und Schalter der meisten Hauptfunktionen funktionell. Gut ablesbare Instrumente und deutliche Kontrolleuchten. Übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Heckscheibenwischer mit Waschanlage.
Schlecht: Lenkung beim Rangieren schwergängig. Warnblinkschalter an unübersichtlicher Stelle. Schalter für beheizbare Heckscheibe schlecht zu finden. Tacho ohne Markierungen der Gangbereiche. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Ölmeßstab schlecht zugänglich.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchten.
Schlecht: Dach und Pfosten kaum gepolstert; Lenkrad hart. Gurtpeitschen vorn etwas zu lang und nicht am Sitz befestigt. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Gutmütige Kurvenlage. Aus der Mittellage gut ansprechende Lenkung; kaum Antriebseinflüsse. Gut ansprechende Bremse.
Schlecht: Bei Unebenheiten unruhiger Geradeausfahrt. Wenig zielgenaue Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Vordersitze gut gefedert und bieten festen Rückenhalt; auch im Fond körpergerechte Sitze. Unaufdringliches Fahrgeräusch bei allen Geschwindigkeiten.
Schlecht: Unkomfortable, stößige Federung; Querillenempfindlichkeit (Insassen werden stark geschüttelt).

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende Heizung. Getönte Scheiben und Ausstellfenster für Sommerwetter. Kräftiges Gebläse. Separate Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Unübersichtliche Bedienungshebel. Keine individuelle Regulierung der Mitteldüsen. Ausströmer im Armaturenbrett verursachen starken Zug.

Wichtige Änderungen

3/83 Modell-Einführung: dreitürige Schrägheck-Limousine.

6/86 Mit Abgasrückführung: schadstoffarm Stufe C.

8/86 Automatik-Getriebe.

1/89 1,2-l-Kat-Motor; Modell überarbeitet; Faltdach bei Modell „Topic".

3/91 LX-Version auch mit fünf Türen erhältlich.

1/93 Modellwechsel.

Motorisierung

Die Motoren des Nissan Micra sind bis 1988 beim Hubraumvolumen auf 1,0 l beschränkt, das Leistungsspektrum reicht von 37 kW (50 PS) bis 40 kW (54 PS). Der zu empfehlende Kat-Motor ist leider erst seit Anfang 89 auf dem Markt. Er hat 1235 cm³ Hubraum und leistet 40 kW/54 PS. Andere Motoren werden ab 89 nicht mehr angeboten.

Die Micras sind durch die Getriebeabstufung eindeutig auf Sparsamkeit ausgelegt, was ebenfalls dem niedrigen Geräuschniveau zugute kommt, aber auch zum häufigen Zurückschalten in den vierten Gang bei Autobahnfahrt (Gegenwind oder kleinste Steigung) zwingt.

Die Fahrleistungen bewegen sich im üblichen Feld der Kleinwagenklasse, der Motor ist im Rahmen seiner Möglichkeiten sogar als elastisch zu bewerten. Nach dem Kaltstart läuft die Maschine noch eine ganze Weile mit erhöhter Leerlaufdrehzahl.

Häufigste Mängel und Pannen

Achten Sie bei einer Probefahrt mit einem Micra der Baujahre 83–85 auf ungewöhnliche **Motorgeräusche** oder erhöhte **Kühlwassertemperatur**, weil einige **Motoren** wegen durchgebrannter **Zylinderkopfdichtungen** kaputtgingen. Unter dem Fahrzeug läßt sich kontrollieren, ob **Motor**, **Getriebe** oder **Differential** Öl verlieren.

Bei Modellen des Baujahres 88 häuften sich Defekte an **Kupplungen** und **Getrieben** als Folge der höheren Beanspruchung im Stadtverkehr. Im Jahrgang 90 waren gerissene **Keilriemen** bevorzugt Pannenursache, und Fehler an der Synchronisation führten zu **Getriebeschäden**.

Der korrosionsanfällige **Auspuff** (83–87) brach vorzugsweise am Vorschalldämpfer – achten Sie auf kleine Risse! Auf der Suche nach Rost ist es wichtig, Kanten von **Türen**, **Hauben** und **Kotflügeln** sowie die **Scharniere** zu prüfen.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: Nissan Sunny SLX Kat. Ein konventioneller Wagen der Golf-Klasse, den es in insgesamt vier verschiedenen Karosserievarianten gibt: Schräg- und Stufenheck, Kombi und ein Coupé

Karosserie

Gut: Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutz. Tank abschließbar; Tankklappe mit Fernbedienung. Bequemer Ein- und Ausstieg auch zu den hinteren Sitzen durch weit öffnende, leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne. Sehr bequemes Beladen (niedrige Ladekante, große Öffnung). Praktisches Format; ebene Flächen. Beleuchtung mit Anheben der Hecktür. Entriegelung der Hecktür auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne können Koffer nach vorn rutschen. Keine Ablagefächer für Verbandkasten. Zum Öffnen der Hecktür fehlt ein Griff.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,85 m einstellbar. Vorn großzügiges Platzgefühl (große Innenbreite) und bequemes Ein- und Aussteigen (breite Türen). Vordersitze mit Einstiegsautomatik für guten Zustieg hinten.
Schlecht: Im Fond geringe Kniefreiheit und umständliches Anlegen der Gurte. Vordersitze müssen nach jedem Vorklappen neu eingestellt werden (Längsverstellung und Lehnenneigung).

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkrad höhenverstellbar. Wisch-/Wasch-Automatik; Wischintervall variabel. Übersichtliches Armaturenbrett; alle wichtigen Hebel und Schalter in Lenkradnähe. Kontrolleuchten und Warnsymbole für viele Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal. Großes Sichtfeld. Heckwischer mit Waschanlage.
Schlecht: Lenkung erfordert beim Rangieren und bei Kurvenfahrt hohen Kraftaufwand. Radio zu weit unten. Beim Rangieren versehentliches Hupen möglich. Schalter für Heckscheibenheizung nachts schlecht zu finden. Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchten. Glatte Konturen im Innenraum. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert.
Schlecht: Auf den Rücksitzen ungünstige Gurtgeometrie. Kopfstützen nur für Personen bis etwa 1,70 m einstellbar.

Fahrverhalten

Gut: Guter Geradeauslauf. Gutmütige Kurvenlage; kaum Lastwechselreaktionen. Direkte, ausreichendes Fahrbahngefühl vermittelnde Lenkung.
Schlecht: Stark rückstellende Lenkung (Kurvenunwilligkeit). Bei voller Ladung Gefahr durch schwache Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Recht bequeme, ausreichend Rückenhalt bietende Vordersitze.
Schlecht: Unausgewogenes Fahrwerk – ständig stuckernde Karosserie selbst auf glatter Fahrbahn.

Heizung und Lüftung

Gut: Luftverteilung individuell regulierbar; viele Düsen. Seitlich Defrosterdüsen. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung.

Wichtige Änderungen

9/86 Neue Baureihe vorgestellt. Drei- und fünftürige Schräghecklimousine, viertürige Stufenhecklimousine, dreitüriges Coupé und fünftürige Kombilimousine. Motoren: 1,6 l Benziner mit geregeltem Kat. (54 kW/73 PS) und 1,7 l Diesel (40 kW/54 PS). Serienmäßig Fünfgang-Getriebe. Automatik auf Wunsch.

2/87 Motor mit Abgasrückführung (schadstoffarm Stufe C).

3/87 Zuschaltbarer Allrad-Antrieb bei Stufenheck-Limousine und Kombi eingeführt.

5/87 Coupé GTi 16V mit 1,6-l-Motor und 81 kW/110 PS mit geregeltem Kat.

8/87 Limousine GTi 16V Kat mit 1,6 l und 81 kW/110 PS, ger. Kat.

10/88 Modelle mit der Bezeichnung „Super" eingeführt. Servolenkung und Leichtmetallfelgen serienmäßige Ausstattung.

1/89 Überarbeitete Modellreihe eingeführt. Neue Benzin-Motoren mit 1,4 l 55 kW/75 PS Stufe C (drei- und viertürige Limousine), 1,4 l Kat. 55 kW/75 PS (fünftürige Limousine), 1,6 l Kat 66 kW/90 PS sowie 1,8 GTi 16V Kat mit 92 kW/125 PS. Dieselmotor beibehalten.

3/91 Modellwechsel.

Motorisierung

Da der Nissan Sunny schon seit 1986 mit Motoren gebaut wird, die über geregelte Katalysatoren verfügen, sollte man diese abgasarmen Versionen bevorzugen. Im Mittelpunkt des Interesses steht dabei zweifellos der 1,6-l-Motor, der bis 89 mit 54 kW (73 PS) produziert wurde. Er ist durchzugsstark und drehfreudig, wird allerdings bei höheren Drehzahlen recht brummig und laut. Er wurde inzwischen in der Leistung auf 66 kW (90 PS) angehoben und ist damit noch etwas spritziger. Wer sich für die Coupé-Version entscheidet, wird wahrscheinlich auch an mehr Leistung und damit am – auch für die Limousinen lieferbaren – 1,8-l-16V-Motor Gefallen finden. Er leistet 92 kW (125 PS) und macht den Sunny damit zu einem typischen Vertreter der GTI-Klasse.

Aber auch die Freunde der sparsamen Fortbewegung werden bedient: Der 1,7-l-Diesel hat 40 kW (54 PS) und erreicht 151 km/h Spitze.

Häufigste Mängel und Pannen

Achten Sie bei einer Probefahrt mit einem Nissan Sunny besonders auf abnormale Geräusche: Ab und zu sind dem ADAC blockierende **Motoren** gemeldet worden (sehr teure Reparatur). Auch die **Wasserpumpe** kann sich geräuschvoll verabschieden. Der **Auspuff** wird vielleicht ebenfalls lästig knattern, weil im ersten Baujahr (86) noch keine selbstsichernden Befestigungsmuttern am **Krümmer** eingebaut (nachrüstbar) wurden. Holen Sie wegen eventueller **Motorgeräusche** den Rat einer Fachwerkstatt ein.

Bei jüngeren Baujahren führten besonders beim 16V undichte **Kühlschläuche** zu Motorschäden, bis 91 nervten rutschende **Kupplungen** und **Getriebe-Defekte** die Besitzer. Die ungleiche Wirkung der **Handbremse** läßt sich auf einem Prüfstand herausfinden, korrodierte **Bremsleitungen** wie beim Vorgänger-Modell sind hier kein Problem mehr.



Vom ADAC im August 1991 getestet: Der dreitürige Nissan Sunny. Neben der Steilheck-Version (Foto) gibt es auch eine Stufenheck- sowie eine Kombi-Variante

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für verringerten Luftwiderstand. Gute Verarbeitung. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger, seitliche Stoßschutzleisten. Besonders breite, sehr weit öffnende Türen. Abschließbarer Tankdeckel; Klappe mit Fernentriegelung. Serienmäßig Radioantenne und zwei Lautsprecher.
Schlecht: Schwache Türarretierungen. Unterbringung des Warndreiecks und des Verbandkastens nicht vorgesehen. Bordwerkzeug und Reserverad mit Gepäck nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Niedrige Ladekante. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzbank. Gut nutzbares Format; auch bei geklapptem Rücksitz ebener Ladeboden.
Schlecht: Beim Beladen Gefahr des Kopfanstoßens am weit vorstehenden Schloß. Kein Ablagefach. Zu wenig Diebstahlsicherheit; Klappmechanismus der Rücksitzbank nicht abschließbar. Hecktür ohne verschmutzungsgeschützten Griff.

Innenraum

Gut: Höhen- und neigungseinstellbarer Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m Größe. Große Kopffreiheit auf allen Sitzen. Vorn bequemes Ein- und Aussteigen; durch funktionellen Klappmechanismus der Vordersitze auch hinten relativ bequemes Ein- und Aussteigen. Zeitlos sachliches, gefälliges Interieur; gute Verarbeitung. Großes Handschuhfach und praktische Türfächer.
Schlecht: Weit hinten liegender Vordersitzgurt zum Anlegen nur unter Verrenkung zu erreichen. Drehknöpfe der Sitzeinstellung schlecht zugänglich. Handschuhfach unbeleuchtet. Hinten Gurte umständlich anzulegen (in der Mitte Statikgurt) und keine Ablagemöglichkeit.

Bedienung und Sicht

Gut: Klar gestyltes Armaturenbrett; wichtige Schalter griffgerecht in Lenksäulenhebeln. Front- und Heckwischer mit Wisch-/Waschautomatik und Intervallschaltung (vorn variabel). Warnblink-Schalter besonders übersichtlich – auch für den Beifahrer – und mit Auffindbeleuchtung. Anzeige „Tür nicht korrekt geschlossen". Akustisches Warnsignal bei vergessenem Abschalten des Lichts.
Schlecht: Lenkung beim Rangieren schwergängig (Servolenkung nicht lieferbar); in Kurven besonders beladen hohe Haltekräfte. Schaltung manchmal hakend. Kleine, zudem verkleinernde Außenspiegel, rechts Einstellung nur vom Beifahrersitz aus.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront, nachgiebige Stoßfänger, teilversenkte Wischer und versenkte Türgriffe reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitliche Blinkleuchten. Größtenteils glattflächige Innenraumkonturen.
Schlecht: Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,65 m Größe einstellbar. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen. Hinten im Hüftbereich ungünstig angeordnete Gurte und keine Kopfstützen lieferbar.

Fahrverhalten

Gut: Sichere Kurvenlage. Aus der Mittellage spontan ansprechende, zielgenaue Lenkung. Gut dosierbare Bremse.
Schlecht: Starke Lenkrad-Rückstellung. Kein ABS lieferbar.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Fahrwerksabstimmung; ausgenommen auf schlechter Straße schluckfreudige Federung. Körpergerechte, ausgewogen straff gefederte Sitze. Entspannte Sitzposition des Fahrers (Sitzfläche höhen- und neigungseinstellbar). Angenehmer, grobstrukturierter Textil-Sitzbezug. Niedriges, unaufdringliches Fahrgeräusch, selbst bei Vollgasfahrt.
Schlecht: Hartes Federungsansprechen, vor allem auf Querrillen und kurzen Fahrbahnunterbrechungen.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende Heizung. Individuelle Luftverteilung möglich; Luftauslässe im Armaturenbrett liefern bei Heizung auch unerwärmte Luft. Colorscheiben zur Verringerung der Sonneneinstrahlung. Hintere Seitenfenster ausstellbar. Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Im Rücksitzraum schwache Heizung. Auch gegen Aufpreis kein Staub- und Pollenfilter lieferbar.

Wichtige Änderungen

2/91 Neuauflage der Modellreihe als Schräg- und Stufenhecklimousine.
4/91 Kombi und GTI.
3/92 Modell modifiziert.

Motorisierung

Am häufigsten begegnet man einem gebrauchten Nissan Sunny mit dem 1,4-l- oder dem 1,6-l-Motor mit 55 kW (75 PS) bzw. 66 kW (90 PS). Bis 1/93 hatte der 1,4 l einen Vergaser, danach wurde er als Einspritzer gebaut. Der sparsame und vernünftige 2-l-Dieselmotor mit 55 kW (75 PS) wurde zunächst nur in der fünftürigen Schrägheck-Karosse und für den Kombi angeboten. Seit 3/92 ist er auch für die drei- und viertürigen Varianten zu bekommen. Für Leistungsfetischisten stehen im Sunny gleich zwei Versionen zur Verfügung: Als GTI mit 2 l und 105 kW (143 PS) oder als GTI-R mit 162 kW (220 PS). Die Top-Motorisierung wird sicher nicht jedermanns Geschmack treffen, da die GTI-R-Karosse mehr den Eindruck eines aggressiven Rallye-Autos vermittelt als den eines Sportlers im dezenten Straßenanzug. Sie kam allerdings auch nur in sehr kleiner Auflage auf den deutschen Markt.

Häufigste Mängel und Pannen

Der Nissan Sunny gehört zu den kreuzbraven Vertretern, die so gut wie keine Schwierigkeiten verursachen. Die von den Pannenhelfern festgestellten Mängel treten nur vereinzelt auf – es fällt schwer, typische Ursachen herauszufiltern.
Beim 1,4-l-Vergasermotor wurde bis 92 der zu hohe Verbrauch und die geringe Heizleistung beanstandet. Spätestens seit Einführung des Einspritzers gehört das aber der Vergangenheit an.
Vereinzelt traten beim Sunny defekte **Batterien** und **Getriebe** auf, auch verschlissene **Kupplungen** und durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** wurden in Einzelfällen registriert. Machen Sie bei der Probefahrt auf jeden Fall den Anfahrtest mit angezogener Handbremse, und achten Sie unbedingt darauf, ob sich eventuell Wasserdampf im Abgas zeigt. So können Sie einer defekten **Zylinderkopfdichtung** frühzeitig auf die Spur kommen.



Vom ADAC im Oktober 90 getestet: Nissan Primera 2,0 SLX. Der Japaner, der dem Opel Vectra ähnelt, bietet viel Platz und eine problemlose Straßenlage. Er ist auch mit Fließheck und als Kombi zu haben

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für verringerten Luftwiderstand. Sehr gute Verarbeitung. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger; seitliche Stoßschutzleisten. Sehr leicht öffnende und leicht schließende Türen. Tank abschließbar (Fernentriegelung). Elektrische Radioantenne.
Schlecht: Warndreieck nicht zu befestigen. Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Sehr niedrige Ladekante und besonders weit öffnende Heckklappe ohne störendes Scharniergestänge. Gemessen am Fahrzeugformat sehr großes Volumen. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne. Sehr gut nutzbares Format; glatte Flächen. Vollständige Auskleidung. Beleuchtung mit Öffnen der Kofferraumklappe.
Schlecht: Entriegeln von außen nur mit Schlüssel. Keine Ablagefächer und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Fernbedienung der Klappenentriegelung nicht abschließbar. Kein Griff.

Innenraum

Gut: Geräumige Karosserie; Fahrersitzeinstellung für Personen bis ca. 1,95 m Größe (Sitzfläche neigungs- und in geringem Maße auch höheneinstellbar). Vorn bequemes Ein- und Aussteigen. Solide wirkendes Interieur. Recht großes, abschließbares Handschuhfach; darüber hinaus Türtaschen und Ablage unter dem Armaturenbrett.
Schlecht: Rücksitzgurte nur beidhändig anzulegen (in der Mitte Statikgurt). Drehknöpfe der Sitzeinstellung bei geschlossener Tür schlecht zugänglich. Handschuhfachbeleuchtung nur bei eingeschaltetem Außenlicht; im Fond keine Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle, leichte Fahrzeugbedienung – Hebel und Schalter (beleuchtet) griffgerecht; gut ablesbare Instrumente und deutliche Kontrolleuchten. Lenkrad höheneinstellbar; Servounterstützung. Außenspiegeleinstellung und Fensterbetätigung elektrisch; Fahrerfenster mit Antippautomatik. Türlautsprecher vorn und hinten. Akustisches Signal bei vergessenem Lichtabschalten. Vorn zwei Leselampen. Großes Sichtfeld. Zusatz-Fernscheinwerfer.
Schlecht: Zentrale Türverriegelung nur vom Fahrersitz aus; unlogische Drehrichtung des Schlüssels beim Auf- und Absperren. Langer Leerweg des Gaspedals. In beiden Außenspiegeln verkleinerndes Bild. Fensterbetätigung nur mit Zündung; Rücksitzfenster nicht vollständig zu öffnen. Ziehen der Handbremse erfordert recht viel Kraft.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und versenkte Wischerachse. Seitliche Blinkleuchten. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Innenraumkonturen glattflächig und in wichtigen Bereichen gut abgepolstert.
Schlecht: Batterie im Deformationsbereich der Karosserie. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,75 m Größe. Hinten Kopfstützenhöhe nur für Kinder ausreichend und unbefriedigende Gurtgeometrie im Hüftbereich. Türen-Kindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten. Gute Traktion der Antriebsräder. Spontan ansprechende, fein dosierbare Bremse.
Schlecht: Bei Schnellfahrt etwas labiles Lenkgefühl – Lenkung nicht sehr präzise.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Feder-/Dämpferabstimmung; Fahrwerk straff, dennoch nicht unangenehm hart. Körpergerechte Sitze; entspannte Sitzposition des Fahrers (variable Kreuzstütze in der Lehne). Selbst bei Schnellfahrt kaum Windgeräusche.
Schlecht: Brummiger Motor.

Heizung und Lüftung

Gut: Luftverteilung individuell einstellbar. Luftausströmer im Fußraum hinten. Colorscheiben. Kräftiges Gebläse. Schnelltaste für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Zu weit untenliegende, unübersichtliche Bedienungstasten; momentan eingestellte Funktion wegen schwacher Beleuchtung kaum erkennbar (auch Innenluftzirkulation). Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet. Schwache Belüftung. Ausströmer im Armaturenbrett verursachen schnell Zug im Gesicht.

Wichtige Änderungen

9/90 Einführung der Modellreihe als Nachfolger des Nissan Bluebird. Der Primera wird angeboten als viertürige Stufenheck- sowie jeweils als fünftürige Schrägheck- und Kombilimousine. Die Motoren: 1,6 l mit 66 kW (90 PS), 2 l mit 85 kW (115 PS), 110 kW (150 PS) und (Diesel nur für Kombi) 55 kW (75 PS).

Motorisierung

Am häufigsten werden auf dem Gebrauchtwagenmarkt die Versionen mit 1,6-l- und 66 kW (90 PS) sowie 2-l-Motor und 85 kW (115 PS) angeboten. Das größere Triebwerk bietet mehr Durchzugskraft und läßt sich schaltfauler fahren. Wer wegen der niedrigeren Steuer und Versicherungsprämie den kleineren Motor bevorzugt, ist mit dem 1,6 l allerdings nicht untermotorisiert. Nur in der viertürigen Karosse gibt es für Leistungsfetischisten den 2-l-Motor mit 110 kW (150 PS) im GT-Modell.

Energiespar-Alternative ausschließlich im Kombi: 2-l-Diesel mit 55 kW (75 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Anfängliche Probleme mit der elektrischen **Kraftstoffpumpe**, den **Zündkerzen** und den **Zündtransistoren** waren nach entsprechenden Änderungen schnell beseitigt.

Bedingt durch undichte **Ausgleichsbehälter**, defekte **Zylinderkopfdichtungen** und Ölverlust an der **Kurbelwellendichtung** kam es bei den 91er und 92er Modellen zu überhitzten **Motoren**.

Beim 1,6-l-Motor treten Leerlaufschwankungen, Ruckeln und schlechte Gasannahme auf.

Schaltschwierigkeiten führen dazu, daß man den Rückwärtsgang nur schwer oder gar nicht einlegen kann.



Vom ADAC im April 88 getestet: Nissan Terrano 2,4 Kat. Der komfortabel ausgestattete Geländewagen kam als Dreitürer auf den deutschen Markt. Seit 1990 gibt es auch eine fünftürige Karosse, bei der das Einsteigen in den Fond nicht so mühsam ist

Karosserie

Gut: Tank abschließbar; Klappe mit Fernbedienung. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet. Keine fünftürige Version erhältlich. Heck verschmutzt bei Schlechtwetter schnell. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat befriedigendes Kofferraumvolumen. Variabler Kofferraum – Rücksitz halbseitig klappbar; für Langgut kann Heckscheibe separat geöffnet werden. Bequemes Beladen.
Schlecht: Umständliches Gurteordnen beim Zurückklappen der Sitzbank. Keine Gepäckabdekkung. Keine Ablagefächer. Bei außerhalb angeordnetem Reserverad umständliches Öffnen und Schließen der Hecktür.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,80 m einstellbar. Vorn viel Platz und bequemes Ein- und Aussteigen.
Schlecht: Ein- und Aussteigen hinten sehr beschwerlich. Lehnen müssen nach jedem Vorklappen neu eingestellt werden. Umständliche Höhenverstellung der Kopfstützen. Kleines Handschuhfach; darüber hinaus nur wenig Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkrad höhenverstellbar; Servounterstützung. Automatische Freilaufnaben in den Vorderrädern. Wisch-/Waschhebel praxisgerecht; Wisch-/Wasch-Automatik. Klar gestyltes Armaturenbrett; leichte Fahrzeugbedienung. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal. Die Heckscheibenwischer sind mit Waschanlage ausgerüstet.
Schlecht: Radio zu weit unten. Wichtige Schalter nachts unbeleuchtet. Unübersichtliche Karosserie – schlechte Sicht zur Seite und nach hinten. Außenrückspiegel wirken verkleinernd.

Sicherheit

Gut: Seitenblinker; glatte Konturen im Innenraum. Kopfstützen der Vordersitze für Personen bis ca. 1,85 m.
Schlecht: Tank im Heckdeformationsbereich. Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt; ungünstige Geometrie.

Fahrverhalten

Gut: Für ein Geländefahrzeug gute Straßenlage. Stabiler Geradeauslauf. Handlichkeit. Durch Allradantrieb keinerlei Traktionsprobleme. Exakte Lenkung. Wirksame, spontan ansprechende Bremse.
Schlecht: In enger Kurve bei schneller Fahrt Neigung zum Nachdrängen des Hecks. Wenig Fahrbahnkontakt vermittelnde Servolenkung. Mit Allradantrieb bei starkem Bremsen schlechte Spurhaltung.

Fahrkomfort

Gut: Straff abgestimmtes Fahrwerk; ausreichend Federungskomfort auf und abseits der Straße. Entspannte Sitzposition. Vordersitze gut geformt.

Heizung und Lüftung

Gut: Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar. Seitlich Defrosterdüsen. Kräftiges Vierstufen-Gebläse. Separate Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Lufttemperatur nur ungenau zu regulieren.

Wichtige Änderungen

9/87 Modell vorgestellt: dreitüriger Geländewagen mit limousinenähnlicher Ausstattung und komfortabler Schraubenfederung. 2,4-l-Ottomotor mit 76 kW (103 PS) und ger. Kat.

1988 3-l-V6-Otto-Motor mit 85 kW (130 PS) und geregeltem Kat.

1989 2,7-l-Turbodiesel-Motor mit 73 kW (99 PS).

1990 Zusätzliche fünftürige Variante. Leistung des 3-l-V6- Motors auf 109 kW (148 PS) angehoben.

Motorisierung

Beim Terrano ist der Vierzylinder-Turbo-Diesel mit 73 kW (99 PS) am sinnvollsten. Er kostet zwar reichlich Kfz-Steuer, doch dafür ist er sparsam im Verbrauch. Die V6-Benzinmotoren 2,4 l mit 76 kW (103 PS), 3 l mit 95 kW (130 PS) oder 109 kW (148 PS) dagegen sind äußerst trinkfreudig, bieten dafür aber gute Fahrleistungen. Besonders gut eignet sich der Terrano als Zugfahrzeug für Sport oder Gewerbe.

Häufigste Mängel und Pannen

Beim Nissan Terrano handelt es sich offensichtlich um einen sehr solide gebauten Geländewagen, denn Kraftstoffmangel (Benzinuhr ungenau?) und **Reifenschäden** fielen als einzige Pannenursachen auf. Vereinzelte Mängel gehen auf das Konto schlechter Wartung. Trotzdem sollte man sich einen gebrauchten Terrano genau ansehen.

Schließlich hat man hier einen Geländewagen vor sich, der entsprechend hart im Einsatz gewesen sein kann. Das kann z. B. schon ein Blick unter das Fahrzeug deutlich machen. Beschädigungen oder Schleifspuren an **Karosserie** und **Fahrwerksteilen** deuten auf Off-Road-Betrieb hin. Die Unsitte, diese Fahrzeuge mit superbreiten Reifen zu bestücken, führt nur zu erhöhter Belastung von **Lenkung** und Fahrwerk. Holen Sie dazu unbedingt den Rat einer Werkstatt ein. Es muß ohnehin geprüft werden, ob die **Felgen** oder andere **Anbauteile** (wie Rammschutz oder Trittbretter) erlaubt und auch in die Fahrzeugpapiere eingetragen sind. Nur so erspart man sich Überraschungen mit einer abgelaufenen Garantie oder dem TÜV. Hat der Terrano eine Anhängerkupplung, sollte man bei Fahrzeugen mit Schaltgetriebe den Anfahrtest mit angezogener Handbremse machen. Geht der Motor nicht aus, hat der Anhängerbetrieb offensichtlich der **Kupplung** geschadet.



Vom ADAC im September 88 getestet: Nissan Patrol 3,3 Hardtop Turbo-Diesel. Rustikales Geländefahrzeug mit bulligem Sechszylinder-Motor und zwei Türen. Im Foto: Der Station Wagon mit langem Radstand und vier Türen

Karosserie

Gut: Stabile Stoßfänger; Motor- und Getriebeschutzblech. Tank abschließbar. Leicht schließende Türen. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Kofferraum. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Ungewolltes Aussperren möglich. Keine Halterung für Warndreieck und Verbandkasten.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitzbank klappbar.
Schlecht: Geklappter Sitz nimmt viel Platz in Anspruch. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m einstellbar. Ein- und Aussteigen vorn bequem; für leichteren Zustieg nach hinten rutscht Beifahrersitz beim Vorklappen der Lehne nach vorn.
Schlecht: Auf Rücksitz wenig Kniefreiheit; keine Automatikgurte. Beifahrersitz muß nach jedem Vorklappen neu eingestellt werden. Wenig Ablagemöglichkeiten; Handschuhfach klein.

Bedienung und Sicht

Gut: Servolenkung. Automatische Freilaufnaben. Übersichtliches Armaturenbrett; leichte Fahrzeugbedienung. Kontrollleuchten für die wichtigen Funktionen vorhanden. Heckwischer mit Waschanlage.
Schlecht: Starkes Abbremsen erfordert relativ viel Kraft. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Schalter unbeleuchtet und teilweise nicht im Blickfeld. Tacho ohne Markierungen der Gangbereiche. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Sicht zur Seite durch breite Pfosten stark gestört. Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Anheben der Motorhaube erfordert viel Kraft.

Sicherheit

Gut: Seitenblinker serienmäßig.
Schlecht: Kantige, zerklüftete Karosseriefront; harter Haltebügel auf dem Armaturenbrett. Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Gebläsekasten unmittelbar vor Schienbein des Beifahrers. Lenkrad wenig gepolstert und mit offenen Metallspeichen. Gurtpeitschen der Vordersitze zu lang und nicht am Sitz befestigt; hinten nur Beckengurte. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Hohe Anhängelast. Sperrdifferential in der Hinterachse (47%). Untersetzungsgetriebe für schweres Gelände.
Schlecht: In rutschiger Kurve Neigung zum Ausbrechen des Hecks. Unruhige Geradeausfahrt – ständige Lenkkorrekturen erforderlich (Selbstlenkeffekt der Starrachsen). Indirekte, ungenaue und gefühllose Lenkung. Mit Allradantrieb bei starkem Bremsen schlechte Spurhaltung.

Fahrkomfort

Gut: Entspannte Sitzposition für den Fahrer.
Schlecht: Bockig-harte Fahrwerksfederung; jede Unebenheit versetzt Karosserie in starkes Nicken. Hinten kurze Lehne; auf den äußeren Plätzen eingeschränkte Beinfreiheit durch vorstehende Radkästen und schiefen Boden.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Seitliche Rücksitzfenster ausstellbar.
Schlecht: Heizungs- und Lüftungshebel unbeleuchtet. Armaturenbrett-Ausströmer nicht individuell zu regulieren.

Wichtige Änderungen

1981 Beim 3,3-Liter-Diesel keine großen Änderungen seit Modelleinführung in Deutschland; 2,8-l-Benziner mit sechs Zylindern und 120 PS unverändert ab Modelleinführung.

Ab 83 als Turbo-Diesel (81 kW/110 PS) lieferbar.

Ab 89 Neueinführung des Modells Patrol GR, 2,8-l-6-Zylinder-Turbo-Diesel mit 85 kW/115 PS; in der kurzen Version schadstoffarm; in der langen Version nicht schadstoffarm.
Der normale Patrol wird nach wie vor in der Ursprungsvariante zum Kauf angeboten.

Motorisierung

Der Turbo-Diesel-Motor mit 3224 cm³ und einer Leistung von 81 kW (110 PS) paßt gut zum Charakter des Patrol. Er ist drehfreudig, hat eine ausgewogene Leistungsentfaltung und einen guten Durchzug. Ein 3,3-Liter-Saugdiesel mit 70 kW (95 PS), ein Diesel-Motor mit 2826 cm³ und 85 kW (115 PS) und ein 2,8-Liter-Benzin-Motor mit 6 Zylindern und 120 PS ergänzen das Motoren-Programm.

Häufigste Mängel und Pannen

In der Pannenstatistik des ADAC stehen beim Nissan Patrol defekte **Wasserpumpen** ganz oben. Sie führten vielfach zu Motorüberhitzungen und durchgebrannten **Zylinderkopfdichtungen**.

Bei den Diesel-Modellen waren es Defekte an den **Einspritzpumpen**, die zu Pannen führten. Möglicherweise als Folge zu hoher Benzinbeimischung im Winter. Ferner neigen die **Kraftstoffilter** zur Verschmutzung und an kalten Wintertagen zur Versulzung. Bei hartem Gelände-Einsatz waren nicht selten die **Kupplungen** verschlissen. Achten Sie bei der Probefahrt darauf! Ebenfalls durch harten Einsatz in schwierigem Gelände gab es immer wieder Probleme mit dem **Getriebe**, besonders bei Fahrzeugen ab Baujahr 1986.

Bei den **Freilaufnaben** vorn traten Defekte auf, die offensichtlich durch Fehlbedienung entstanden. Lesen Sie die Betriebsanleitung besonders gründlich, oder fragen Sie einen Fachmann.

Bei harter Beanspruchung (zum Beispiel Wasser- und Schlammdurchfahrten) sind auch die **Bremstrommeln** rost- und verschleißgefährdet.

An der Karosserie konnte man Korrosion an **Türen, Hauben, Scharnieren, Radläufen** und **Unterboden** feststellen. Untersuchen Sie Unterboden und **Auspuffanlage** auf Beschädigungen, die auf harten Geländeeinsatz hinweisen!

Karosserie

Gut: Verarbeitung. Konventioneller Dachgepäckträger montierbar. Sehr großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Weit öffnende Türen; leichtes Öffnen und Schließen. Abschließbarer Tankdeckel. Vorrichtung zur Befestigung von Warndreieck und Verbandkasten.
Schlecht: Spärliches Bordwerkzeug. Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.



Vom ADAC im Dezember 90 getestet: Opel Corsa. Das drei- oder fünftürige Schrägheckmodell ist durch die originellen Kotflügelausbuchtungen gekennzeichnet. Daneben gab es bis 1987 eine zwei- bzw. viertürige Stufenheckversion

Kofferraum

Gut: Niedrige Ladekante und weit öffnende Hecktür. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzbank. Praktisches Format; ebener Boden. Beleuchtung. Gepäckraumabdeckung.
Schlecht: Kein Ablagefach. Spärliche Auskleidung. Kein verschmutzungssicherer Griff an der Hecktür.

Innenraum

Gut: Auf allen Sitzen große Kopffreiheit; Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m Größe einstellbar. Vorn sehr bequemes Ein- und Aussteigen. Gute Verarbeitung. Praktische Ablagen in Türen und Armaturenbrett, abschließbares Handschuhfach.
Schlecht: Einstellen der Kopfstützen erfordert viel Kraft. Ungünstige Kinematik der Fahrersitzlängseinstellung – mit Zurückschieben keine Verbesserung der Sitzmöglichkeit für größere Personen. Handschuhfachbeleuchtung nur mit Zündung. Hinten beengtes Ein- und Aussteigen, umständliches Anlegen der Gurte (in der Mitte Statikgurt) und keine Ablagemöglichkeit.

Bedienung und Sicht

Gut: Mit Ausnahme der Lenkung leichte Fahrzeugbedienung. Klar gestaltetes Armaturenbrett – deutliche Instrumente und rot eingefärbte Schalter. Wichtige Funktionen griffgerecht in Kombihebeln. Lenkrad, Schalthebel und Pedale gut angeordnet. Wisch-/Wasch-Automatik und Intervallschaltung für Front- und Heckwischer. Schnell wirkende Heckscheibenentfrostung. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Lichtabschalten. Sehr übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht.
Schlecht: Schwergängige Lenkung beim Rangieren. Schaltung oft hakend. Kleiner Innenspiegel; rechter Außenspiegel verkleinernd und nur vom Beifahrersitz aus einstellbar. Hintere Seitenfenster nicht zu öffnen. Radio zu weit unten. Starke Tachovoreilung. Keine Außenlicht-Kontrolleuchte. Keine Beleuchtung für Hintensitzende.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront mildert Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Tank und Batterie außerhalb Deformationsbereich. Einwandfrei angeordnete Vordersitzgurte (Schloß günstig am Sitz befestigt, Umlenkbeschlag höheneinstellbar). Kopfstützenhöhe nur für Personen bis ca. 1,90 m Größe einstellbar.
Schlecht: Kantige, ungepolsterte Fensterpfosten. Harte Ablage vor den Schienbeinen der Vornsitzenden. Kleine Lenkrad-Prallfläche. Im Hüftbereich ungünstig angeordnete Rücksitzgurte.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges Kurvenverhalten; kaum Lastwechselreaktionen. Gute Traktion der Antriebsräder. Exakte, feinfühlige Lenkung.
Schlecht: Schlechte Lenkrad-Mittenzentrierung – bei versehentlichem Loslassen der Lenkung in der Kurve starkes Zurückschlagen in die Gegenrichtung.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene, recht komfortable Feder-/Dämpferabstimmung; Fahrbahnunebenheiten jeder Größenordnung werden gut geschluckt. Straff gefederte, körpergerechte Vordersitze mit gutem Seitenhalt. Ausgenommen bei Vollgasfahrt unaufdringliches Geräuschniveau im Innenraum.
Schlecht: In Wechselkurven starkes Wanken.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente im Blickfeld und gut erreichbar. Kräftige, fein regulierbare Heizung.
Schlecht: Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet. Mittel-Ausströmer liefern nur Kaltluft. Keine Ausstellfenster im Rücksitzraum. Keine Einrichtung für Zirkulation der Innenluft oder Schnellabschaltung der Außenluftzufuhr

Wichtige Änderungen

2/83 Neue Baureihe mit Schräg- und Stufenheck.

9/85 Katalysator-Motor: 1,3i mit 44 kW (60) PS.

4/87 Modellreihe überarbeitet. Neu: 1,5-l-Diesel.

5/88 1,6i GSI Katalysator 74 kW (100 PS).

8/89 1,4i-Motor ersetzt 1,3i bei gleicher Leistung.

10/90 Modellüberarbeitung.

6/91 Neue Motoren: 1,4i 60 kW (82 PS), 1,5 l Diesel und Turbodiesel mit Kat.

4/93 Modell durch neue Baureihe ersetzt.

Motorisierung

Schon ab Baujahr 85 findet man mit dem Corsa 1,3i eine Kat-gereinigte Version. Der Euronorm-Motor leistet 44 kW (60 PS) und wurde 89 vom 1,4i mit gleicher Leistung abgelöst.

Richtig sauber sind der Corsa 1,2i (33 kW/45 PS) und der 1,4i ab Jahrgang 90 mit geregeltem Kat. Das gilt auch für das sportliche Modell GSi mit 72 kW (98 PS).

Der 1,5-l-Dieselmotor leistet als Sauger 37 kW (50 PS) und als Turbodiesel 49 kW (67 PS). Beide sind ab Baujahr 91 mit Oxi-Kat ausgerüstet, der TD erreicht damit die Töpfernorm.

Häufigste Mängel und Pannen

Motordefekte sind bei Corsa-Modellen nur vereinzelt aufgetreten, trotzdem sollte man auf **Ölundichtigkeiten** achten, die ab und zu beobachtet wurden (83–87). Mit der Einführung einer neuen Ventildeckeldichtung (Mitte 87) wurde aber dieses Problem weitgehend beseitigt. Auch die **Getriebe** waren oft undicht (und in vielen Fällen sehr hakelig).

Die Vergasermotoren leiden bei kalter Witterung unter Vereisungen. Der Grund: Die Umstellung auf Winterbetrieb ist noch manuell und wird oft vergessen. Im Herbst und Frühjahr unbedingt daran denken! Eine mögliche Erklärung für **Motorschäden,** die bei den Baujahren 83–88 auftraten, waren defekte **Thermoschalter** und gerissene **Zahnriemen** beim Baujahr 90.

Lose und korrodierte **Kontaktstecker** an der Elektrik (Änderung 89), defekte elektronische **Zündanlagen** (geänd. 88), abgerutschte **Zündkabel** (Änderung Ende 88) und verbrannte **Unterbrecherkontakte** (bis 86) waren genauso Pannenursachen wie hängende **Anlasser-Magnetschalter**. Wegen defekter **Relais** versagten die **Einspritzanlagen** den Dienst (12/90 geändert), und bis 2/91 mußte die ADAC-Straßenwacht des öfteren wegen defekter **Generatoren** helfen.

Die Wirkung der **Handbremse** war oft ungleichmäßig, an den hinteren **Bremsleitungen** wurde nicht selten Rost entdeckt. Hier sollten Sie besonders gründlich prüfen und im Zweifel auf jeden Fall einen Fachmann fragen.

Eindringende Feuchtigkeit an der **Beleuchtung** führte zu blinden oder beschlagenen Scheinwerferreflektoren. Weitere Mängel: Bei manchen Fahrzeugen blieb die **Blinkerrückstellung** hängen, durch verschlissene Kunststoffbuchsen versagten **Scheibenwischergestänge** ihren Dienst.

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Flexible, besonders großflächige Stoßfänger; Seitenschutz. Frontblinker außerhalb des stoßgefährdeten Bereichs. Tank abschließbar. Türarretierung wirksam. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Halterung für Warndreieck und Verbandkasten im Kofferraum. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz. Gute Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Zusätzliches Vergrößern durch Vorklappen des Rücksitzes; Vorklappen ohne großen Kraftaufwand. Zugänglichkeit sehr gut (niedrige Ladekante, große Tür). Format günstig; Boden eben. Geklappter Rücksitz schützt gegen Vorrutschen der Koffer. Gepäckabdeckung. Vollständige Auskleidung. Beleuchtung bei geöffneter Hecktür.
Schlecht: Keine Ablagefächer; Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Auf den Vordersitzen großzügiges Platzgefühl. Bequemes Ein- und Aussteigen – hinten sehr breite Türen (fünftürige Ausführung gegen Aufpreis). Einstellen der Vordersitze mit geringem Kraftaufwand – Bedienungshebel funktionell. Praktisches Handschuhfach, darüber hinaus sinnvolle Ablagefächer.

Bedienung und Sicht

Gut: Griffiges, sehr gut angeordnetes Lenkrad. Schalthebel liegt gut zur Hand. Schaltung leichtgängig und exakt. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Wisch-/Wasch-Automatik. Warnton bei vergessenem Lichtabschalten. Schalter mit Auffindbeleuchtung. Auch übrige Bedienungselemente sinnvoll angeordnet. Kontrollleuchten für alle wichtigen Funktionen. Nach vorn großes Sichtfeld. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe. Halogenscheinwerfer.
Schlecht: Zentralverriegelung (Aufpreis) funktioniert nur an Fahrertür. Innenleuchte ohne Kontaktschaltung der Hintertüren. Handhabung der Gurte auf den Rücksitzen umständlich.



Vom ADAC im Oktober 84 getestet: Opel Kadett GLS. Eine drei- oder fünftürige Schrägheck-Limousine mit viel Platz für Passagiere und Gepäck, die seit 1984 auch als Caravan und ab 85 als viertüriges Stufenheck-Fahrzeug geliefert wurde

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront und teilversenkte Scheibenwischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank an sicherer Stelle. Blinkleuchten auch von der Seite gut sichtbar. Verbundglas-Frontscheibe. Glattflächige Konturen im Innenraum. Gurte vorn für alle Personengrößen einstellbar. Kopfstützenhöhe für Personengrößen bis ca. 1,90 m einstellbar.

Fahrverhalten

Gut: Besonders guter Geradeauslauf. Minimale, gut korrigierbare Lastwechselreaktionen. Handlichkeit. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Geringe Seitenwindempfindlichkeit. Lenkung sehr exakt und besonders feinfühlig. Bremse wirkungsvoll und fein dosierbar, auch bei starker Abbremsung Spurhaltung einwandfrei. Auch bei vollbeladenem Kofferraum kaum verschlechterte Straßenlage.
Schlecht: Lenkung stellt besonders unter Last stark zurück und flattert auf schlechter Straße.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Hohes Schluckvermögen. Nick- und Wankneigung auch auf unebener Fahrbahn gering. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte, bequeme Vordersitze (besonders hohe Lehnen geben guten Rükkenhalt). Angenehmer Sitzbezug. Geräuschniveau bei jeder Geschwindigkeit niedrig. Heizungsgebläse leise.
Schlecht: Bei Querrillen und kurzen Unebenheiten hartes Anfedern. Auf Kopfsteinpflaster unkultiviertes Abrollen.

Heizung und Lüftung

Gut: Skalenbeleuchtung. Wirksame, fein dosierbare Heizung, individuelle Verteilung der Luft möglich. Seitlich Defrosterdüsen. Zusätzlich Frischluftöffnungen. Luftmenge für oben und unten getrennt einstellbar. Kräftiges Dreistufen-Gebläse.
Schlecht: Unübersichtlich tief angebrachte Bedienungselemente.

Wichtige Änderungen

9/84 Neue Schrägheck-Modellreihe eingeführt.

9/85 Neu: Stufenheck, 1,3i und 1,8i Kat.

5/86 1,3N-Motor.

9/86 1,6S, 1,6 Katalysator, 2,0 GSI, 2,0 GSI Katalysator.

1/87 Ausstattung für alle Modelle verbessert.

3/87 Cabrio-Modell eingeführt; neuer Motor: 1,8 l mit Ecotronic-Vergaser.

9/87 GSI-16V Katalysator eingeführt.

1/89 GSI-16V, CS-Modelle: ABS serienmäßig.

9/89 1,4i-Motor ersetzt 1,3i.

9/91 Modellwechsel: neues Modell „Astra".

Motorisierung

Den Kadett E gibt es in sämtlichen Hubraumvarianten schon länger mit Kat. Der 1,3i (später 1,4i) mit 44 kW (60 PS) bietet bereits befriedigende Fahrleistungen. Ein guter Kompromiß zwischen Sparsamkeit und Tempo ist der 1,6i mit 55 kW (75 PS). Der 1,8i mit 74 kW (100 PS) und später 66 kW (90 PS) offeriert vor allem eine größere Durchzugskraft aus niederen Drehzahlen. Sehr schnell: die GSi's.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei den **Motoren** des Opel Kadett E gab es öfter Öl- und Kühlwasserverluste. Und auch **Zylinderkopfdichtungen**, **Wasserpumpen**, **Kühlwasserstutzen** und **-schläuche** hatten immer wieder undichte Stellen. Anschlüsse und Schläuche sorgfältig prüfen!

Problematisch waren auch häufig gerissene **Zahnriemen**. Durch verbesserte Grundeinstellung versucht Opel, dem Problem beizukommen.

Leuchtet die Ölwarnleuchte auf, ist meist der **Öldruckschalter** defekt. Seit Ende 88 gibt es verbesserte Schalter. Beim Diesel-Motor werden die **Kraftstoffleitungen** undicht (bis 87). Bei laufendem Motor Sichtprüfung durchführen! An der **Zündung** bzw. der **Elektrik** traten bei allen Modelljahren erhebliche Mängel auf, die aber von Opel jeweils zügig verbessert wurden. Lose und feuchte Kontaktstecker, defekte Zündgeräte, defekte Lichtmaschinenregler (besonders Diesel), gebrochene Massebänder und lose Anschlüsse am Generator (Diesel), hängende Magnetschalter und defekte Thermoschalter waren Pannenursachen.

Hakelige **Schaltungen** gab es bei Kat-Fahrzeugen, aber auch das wurde Anfang 87 geändert. Hoher Verschleiß an den vorderen **Bremsscheiben**, korrodierte **Bremsleitungen** und durch Korrosion undichte **Auspuffanlagen** wurden ebenfalls festgestellt.

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle, gut verarbeitete Karosserie. Integrierte Verankerung für den Dachgepäckträger. Sehr großflächige, nachgiebige Stoßfänger und seitliche Stoßschutzleisten. Öffnen und Schließen der breiten Türen mit sehr geringem Kraftaufwand. Abschließbarer Tankdeckel.
Schlecht: Aufpreispflichtige Nebelscheinwerfer bruchgefährdet untergebracht. Keine Maßnahmen gegen Verschmutzung der Türschweller. Schwache Türarretierungen; ungewolltes Aussperren möglich. Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Sehr niedrige Ladekante und große, weit öffnende Hecktür mit verschmutzungssicherem Innengriff. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzbank. Sehr gut nutzbares Format; glatte Flächen. Vollständige Auskleidung. Gepäckraumabdeckung. Hecktür mit verschmutzungssicherem Innengriff.
Schlecht: Kein Ablagefach und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Zu wenig Diebstahlsicherheit – Klappmechanismus der Rücksitzbank nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Geräumiger Innenraum – viel Platz auf allen Sitzen; Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m Größe einstellbar (mit Sitzhöheneinstellung). Bequemes Ein- und Aussteigen. Gut bedienbare innere Türöffner und Sitzeinsteller. Optisch ansprechendes, solide wirkendes Interieur. Abschließbares, ausreichend großes Handschuhfach und große, praktische Türfächer.
Schlecht: Handschuhfachbeleuchtung nur mit Zündung.



Vom ADAC im August 1991 getestet: Opel Astra. Den Golf-Konkurrenten gibt es wahlweise zwei- oder viertürig, darüber hinaus auch als Cabrio und in einer Kombi-Variante

Bedienung und Sicht

Gut: Griffiges, gut angeordnetes Lenkrad und serienmäßige Servolenkung; auch Pedale und Schalthebel einwandfrei angeordnet. Klar gestyltes Armaturenbrett – sehr gut ablesbare Instrumente (serienmäßiger Drehzahlmesser). Hauptfunktionen in praktischen Lenksäulenhebeln. Übersichtliche Schalter mit Auffindbeleuchtung. Deutliche Kontrolleuchten. Front- und Heckwischer mit Wisch-/Wasch-Automatik und Intervallschaltung. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Abschalten des Lichts. Übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht.
Schlecht: Rechter Außenspiegel verkleinernd und nur vom Beifahrersitz einstellbar. Hintere Seitenfenster nicht vollständig zu öffnen. Wisch-/Waschautomatik in langsamer Wischerstufe. Kleiner Hupknopf. Keine Außenlichtkontrolleuchte. Im Fond keine separate Beleuchtung.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und teilversenkte Wischer mildern Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Vorstehende Gurtbeschläge ausgenommen, glattflächige Innenraumkonturen. Serienmäßig Gurtstraffer und höheneinstellbare Gurtumlenkbeschläge. Kopfstützenhöhe für alle Personengrößen einstellbar (auch aufpreispflichtige Rücksitzkopfstützen). Die Heckklappe verfügt über eine zusätzliche Sicherungsraste.
Schlecht: Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie. Kantiger Gurtumlenkbeschlag der Vordersitze nah am Kopf. Gurtgeometrie vorn – zu hoch plazierte Schlösser – und hinten im Hüftbereich nicht einwandfrei. Türen-Kindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Fahrverhalten

Gut: Handliches Fahrzeug mit stabilem Geradeauslauf. Sehr gutmütiges Kurvenverhalten: kaum Lastwechselreaktion beim Gaswegnehmen. Spontan, dennoch nicht zu abrupt ansprechende, zielgenaue Lenkung; sehr gute Vermittlung des Fahrbahnkontaktes. Schnell ansprechende, fein dosierbare Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Komfortables, ausgewogen abgestimmtes Fahrwerk: weiches Federungsansprechen und hohes Schluckvermögen. Gut gedämpfte Wankschwingung bei schnellen Richtungsänderungen oder in Wechselkurven. Körpergerechte, bequeme Sitze; sehr entspannte Sitzposition des Fahrers. Niedriges Geräuschniveau im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Einfache, leicht verständliche Bedienung. Individuelle Luftverteilung und Mengenregulierung mit Gebläseregler. Colorscheiben. Kräftiges Dreistufen-Gebläse. Serienmäßig Innenraum-Luftfilter (Pollenfilter) und Schnelltaste für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Unbeleuchtete Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer. Wenig Beheizungsmöglichkeit des Rücksitzraums.

Wichtige Änderungen

9/91 Vorstellung der Baureihe als Kadett-Nachfolger: drei- und fünftürige Schrägheck-, viertürige Stufenheck-, und fünftürige Kombilimousine. Große Auswahl an Motor- und Ausstattungsvarianten.

3/93 Viersitziges Cabrio ohne Bügel auf Basis der Stufenhecklimousine.

8/93 Neue 1,6-l-, und 1,8-l-Vierventil-Motoren.

Motorisierung

Die Motorenpalette des Opel Astra deckt einen großen Bereich ab: Er reicht bei den Benzinmotoren von 1,4 l und 44 kW (60 PS) bis zum 2-l-16V mit 110 kW (150 PS). Zu empfehlen: 1,6i mit 52 kW (71 PS), der 6/93 den bis dahin gebauten 1,6 l mit 55 kW (75 PS), ablöste. Er verbraucht bis zu zehn Prozent weniger.

Die beiden Diesel mit jeweils 1,7 l Hubraum: der Sauger mit 42 kW (57 PS) und der Turbo mit 60 kW (82 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

An der Spitze der Astra-Pannen stehen die gerissenen **Keilriemen**. Erst ab Modelljahr 93 verbesserte sich die Situation, als sich Opel entschloß, sogenannte Poly-V-Riemen in der Serie einzuführen.

Gegen undichte und überhitzte Motoren und speziell beim Diesel leckende **Kühlsysteme** ließ der Hersteller nach und nach gezielte Maßnahmen in die Produktion einfließen.

Löste sich bei älteren Astras (häufig: Diesel) der **Auspuff** und verursachte deshalb Geräusche, war die Ursache in Schwingungen zu suchen, die inzwischen durch ein eingebautes Balgelement abgefedert werden.

Das Motorruckeln beim Gaswegnehmen geht auf die magere Einstellung der **Benzineinspritzung** zurück, die hakelige Schaltung wurde Ende 93 konstruktiv verbessert. Bereits 6/92 ging Opel erfolgreich gegen die undichte **Servolenkung** vor.

Weitere wichtige Änderungen: 10/91 Klappergeräusche im Armaturenbrettbereich beseitigt, ab Modelljahr 93 bessere Abdichtung gegen Wassereinbrüche im Innenraum, 1/92 neuer Schwimmer im Tank für zuverlässigere Anzeige der Tankuhr und eine verbesserte Abdichtung zwischen Pumpe und Behälter der Scheibenwaschanlage.

War ein Astra mit elektrischer **Zentralverriegelung** ausgestattet, gab es an dieser Stelle ebenfalls häufiger Probleme, bis man die Montage der Kabelsteckverbindungen änderte.



Vom ADAC im August 83 getestet: Opel Ascona L 1,6 N. Das robuste Mittelklasse-Modell war als Stufenheck mit zwei oder vier Türen und großem Kofferraum oder als Schrägheck mit Heckklappe und variablem Innenraum zu haben

Karosserie

Gut: Stoßfänger stabil; seitlich Schutzleisten. Geschützte Lage der vorderen Blinkleuchten. Tank abschließbar. Türarretierung wirksam. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz. Verarbeitung gut.
Schlecht: Keine Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Bei Schrägheck zusätzliches Vergrößern durch Vorklappen des Rücksitzes. Mechanismus einfach zu handhaben. Format günstig. Geklappter Rücksitz verhindert Vorrutschen der Koffer. Gepäckabdeckung.
Schlecht: Beladen durch hohe Bordwand erschwert. Keine Ablagefächer. Öffnen der Hecktür nur mit Schlüssel (Zweihandbedienung). Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen der Kofferraumklappe.

Innenraum

Gut: Vorn viel Platz und bequemes Ein- und Aussteigen. Handschuhfach groß und beleuchtet. Darüber hinaus viele praktische Ablagefächer.
Schlecht: Einstellhebel am Fahrersitz unpraktisch.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralschlüssel. Türöffner und Schlösser funktionell. Schalthebel und besonders Pedale gut angeordnet. Schaltung leichtgängig. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Instrumente gut ablesbar im Sichtfeld. Übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Gute Sicht im Außenrückspiegel.
Schlecht: Schalter für Außenlicht nicht am Lenkrad. Taste für Heckscheibenheizung versteckt. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig (Blendung).

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank an sicherer Stelle. Verbundglas-Frontscheibe. Armaturenbrett glattflächig und gepolstert. Lenkrad umschäumt und mit Prallfläche. Sicherheitsgurte vorn einwandfrei.
Schlecht: Pfosten kantig; vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe.

Fahrverhalten

Gut: Eigenlenkverhalten untersteuernd. Sichere Straßenlage in Kurven und bei schneller Fahrt. Exakte Lenkung. Bremse wirkungsvoll und fein dosierbar. Einfluß der Beladung auf das Fahrverhalten gering.
Schlecht: Rückstellung der Lenkung besonders unter Last zu stark. Übertragung von Fahrbahnunebenheiten.

Fahrkomfort

Gut: Abstimmung der Federung und Dämpfung ausgewogen. In Kurven sehr geringe Seitenneigung. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Vordersitze körpergerecht. Federung angenehm straff, auch im Fond.
Schlecht: Bei Querrillen hartes Ansprechen der Federung.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungshebel beleuchtet. Schnell ansprechende, wirksame Heizung. Wirksame Scheibenentfrostung. Zusätzliche Frischluftdüsen. Kräftiges Dreistufen-Gebläse.
Schlecht: Bedienungshebel vom Lenkrad verdeckt und zu tief angeordnet. Keine separate Luftmengenregulierung.

Wichtige Änderungen

9/81 Einführung der neuen Baureihe.

2/84 SR, SR/E: Fünfgang-Getriebe mit kürzeren Abstufungen.

9/84 Neue Typenbezeichnungen.

9/85 1,8-l-Kat-Motor mit 74 kW/100 PS.

9/86 Neue Motoren: 1,6S, 1,6 Kat, 2,0i, 2,0i Kat.

3/87 Neuer Motor: 1,8 l mit Ecotronic-Vergaser.

9/87 Neugliederung der Reihe: neuer Motor: 1,6i.

11/87 Basismotor 1,6i Kat mit Fünfgang-Getriebe.

10/88 Modellwechsel. Neu: Vectra.

Motorisierung

Der 1,6-l-Motor des Opel Ascona leistet 66 kW (90 PS) und bietet gute Fahrleistungen. Das Getriebe ist im fünften Gang zu lang übersetzt. Der Verbrauch ist akzeptabel. Die Basismotorisierung stellt jedoch der 1,3-l-Motor mit 55 kW/75 PS dar.

Die Diesel-Motoren des Ascona mit 1587 cm³ 40 kW (54 PS) sind zwar sparsam, aber auch ein bißchen schwach auf der Brust. Einige Mehr-PS würden ihnen gut zu Gesicht stehen. Seit 1985/86 gibt es neue Katalysator-Motoren (US-Norm) von 1,6 bis 2 Liter und von 75 PS bis 115 PS.

Häufigste Mängel und Pannen

Die ersten Jahre der Ascona-Motoren – sie wurden 1981 eingeführt – waren durch häufige Ausfälle der **Nockenwellen** gekennzeichnet, starker Verschleiß war der Hauptgrund. Ab Jahreswende 82-83 setzte man serienmäßig besser gehärtete Nockenwellen ein. Bei älteren Superbenzinern müßten die Nockenwellen im Austausch schon einmal gewechselt sein. Nachweis darüber verlangen, sonst kann eine Reparatur teuer werden!

Zahlreiche Meldungen gab es über durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** (bis Mitte 83). Durch umfangreiche Verbesserungen bis Ende 84 bekam man dieses Problem dann in den Griff. Trotzdem Kühlwasser-Temperatur prüfen!

Undichte **Wasserpumpen** und **Kühlwasserschläuche** führten ebenfalls zu Pannen (bis Anfang 83). Auch hier genau prüfen!

Mehrfache Verbesserungen gab es auch an den mechanischen **Benzinpumpen**, die sich vielfach als undicht erwiesen (83-85). Diese Änderungen können auch nachgerüstet werden. Mangelhafte Funktion der **Startautomatik** führte dazu, daß man sie ab August 84 durch einen Handchoke ersetzte. Verschiedene Ursachen führten zu defekten **Automatikgetrieben**, und auch bei den mechanischen **Getrieben** gab es Schaltschwierigkeiten. **Kupplungsprobleme** traten bis Mitte 85 auf. Bei Probefahrt darauf achten!

Bei der Elektrik gab es lose **Kontaktstecker**, defekte **Thermoschalter** (bei Probefahrt Kühlwassertemperatur kontrollieren!), hängende **Magnetschalter** und feuchte **Verteilerkappen**. Ab Anfang 84 gab es belüftete Verteilerkappen, die noch nachrüstbar sind. Korrosion fand man an den **Bremsleitungen**, den **Auspuffanlagen**, an **Türen**, **Hauben**, **Radläufen** und in den **Scheinwerfern**.



Vom ADAC im September 88 getestet: Opel Vectra GL 2,0i Kat. Die geräumige Mittelklasselimousine mit vier Türen ist auch als Schrägheckausführung mit großer Heckklappe zu haben. Seit 1990 gibt es das viersitzige Coupé Calibra mit identischer Technik und zwei Türen

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Großflächige, flexible Stoßfänger, Seitenschutz. Tank abschließbar. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Fach für Warndreieck und Verbandkasten im Kofferraum. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Nebelscheinwerfer (Aufpreis) im Stoßfänger gefährdet. Ungewolltes Aussperren möglich. Reserverad bei mit Gepäck beladenem Kofferraum schlecht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Zusätzliches Vergrößern durch Vorklappen der Rücksitzlehne (asymmetrisch geteilt). Umklappen einfach (Gurtschloßbefestigung an der Lehne). Sehr bequemes Beladen (niedrige Ladekante, große Öffnung). Sehr praktisches Format, ebene Flächen. Beleuchtung.
Schlecht: Zu wenig Diebstahlsicherheit – Gepäck ist auch vom Innenraum aus nach Vorklappen der Rückbanklehne erreichbar. Keine Ablagefächer für kleinere Gegenstände.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Geräumiger Innenraum; bequemes Ein- und Aussteigen. Höhenverstellbarer Fahrersitz (mit umständlicher Kurbel). Sehr großes, abschließbares und beleuchtetes Handschuhfach, darüber hinaus viele praktische Ablagefächer.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich.

Bedienung und Sicht

Gut: Sehr leichte Handhabung des Fahrzeugs (Servolenkung Serie); klar gestyltes Armaturenbrett; funktionelle Bedienelemente. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal. Übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Rechter Außenrückspiegel Serie.
Schlecht: Fenster im Fond nicht vollständig zu öffnen. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront, versenkte Wischerachsen und Türgriffe mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchte. Außer Gurtbeschlägen glattflächige Innenraumkonturen. Vorn Gurtschloß am Sitz und verstellbarer Umlenkbeschlag. Kopfstützen für Personen bis etwa 1,85 m.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Hintertür-Kindersicherung ohne Anzeige momentaner Funktion. Auf Rücksitz Gurtgeometrie ungünstig im Hüftbereich.

Fahrverhalten

Gut: Sehr guter Geradeauslauf. Sichere Kurvenlage, kaum Lastwechselreaktionen. Sehr exakte, feinfühlige Servolenkung; Lenkrad-Rückstellung gleichmäßig und nicht zu stark. Gut dosierbare Bremse: mit ABS (Aufpreis) auch bei Vollbremsung Lenken möglich.
Schlecht: Auf schlechter Straße schüttelndes Lenkrad.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Fahrwerksabstimmung; straffe, aber schluckfreudige Federung. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte, bequeme Sitze mit gutem Seitenhalt. Unaufdringliches Fahrgeräusch bei allen Geschwindigkeiten.

Heizung und Lüftung

Gut: Übersichtliche Bedienelemente. Kräftige Heizung. Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar; vier Ausströmer im Armaturenbrett. Seitlich Defrosterdüsen.
Schlecht: Keine Umlufttaste und keine Schnellabschaltung der Luftzufuhr.

Wichtige Änderungen

6/88 Neue Modellreihe ersetzt den Ascona. Zunächst viertürige Stufenhecklimousine, Benzin-Motoren: 1,6 l und 1,6 l Kat mit 55 kW/75 PS, 1,8 l Euronorm mit 65 kW/88 PS, 2,0 l Kat mit 85 kW/115 PS sowie 1,7-l-Dieselmotor mit 42 kW/57 PS.

3/89 Schräghecklimousine mit fünf Türen und ger. Kat.

8/89 1,8-l-Motor mit ger. Kat und Vectra 2000 16V (110 kW/150 PS).

9/91 1,7 l TD mit Kat.

6/92 Serienmäßig ABS.

11/92 Umfangreiche Modellüberarbeitung.

6/93 V6-Motor.

Motorisierung

Bereits die Basisversion des Vectra ist sehr zu empfehlen. Der 1,6i mit 55 kW (75 PS) ist sehr sparsam, ausreichend kultiviert und sorgt für ordentliche Fahrleistungen. Der 1,8 l erfüllt als „i" mit geregeltem Kat die US-Norm. Der nächste Schritt ist der 2,0i, der mit 85 kW (115 PS) den Opel zur schnellen, kultivierten Reiselimousine macht. Für sportliche Ansprüche und den schwereren Allrad-Vectra bietet sich der drehfreudige 16V-Motor mit 110 kW (150 PS) an. Der 1,7 D ist zwar äußerst sparsam, aber auch ziemlich unkultiviert. Ende 91 wurde er vom Turbodiesel abgelöst.

Häufigste Mängel und Pannen

Mit der Motortechnik des Vectra gab es kaum Probleme. Nur die **Zündelektrik** machte bisweilen Ärger. Defekte **Zündkabel** oder **Zündgeräte** sowie lose **Kabelstecker** und gelöste **Massebänder** wären hier zu nennen. Bei Fahrzeugen aus dem Bj. 91 klemmen die **Zündschlösser**. Probleme mit dem **Zündcomputer** wurden von Opel auf dem Kulanzwege geregelt. Eine mittlere Katastrophe waren die im Baujahr 91 verwendeten **Kraftstoffpumpenrelais'**. Sie sorgten bei allen Modellen für Ärger. Hinzu kamen defekte **Generatoren** und Zahnriemenrisse.



Vom ADAC im August 82 getestet: Opel Manta CC 1,8S Berlinetta. Das Schrägheckmodell CC führte nur ein Mauerblümchendasein. Meist wurde das zu spätem Ruhm gekommene Fahrzeug als Stufenheckmodell verkauft

Karosserie

Gut: Kräftige Stoßfänger und seitliche Schutzleisten. Tank abschließbar. Sehr breite, weit öffnende Türen mit kräftiger Arretierung. Unterboden und Hohlräume korrosionsgeschützt. Gute Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Bei vorgeklappter Rücksitzlehne sehr viel Platz. Mechanismus funktionell. Weit öffnende Heckklappe ermöglicht bequemes Zuladen.
Schlecht: Keine Ablagemulden. Hecktür nur von außen mit Schlüssel zu öffnen.

Innenraum

Gut: Vorn viel Platz mit bequemem Ein- und Ausstieg. Lehnenentriegelung der Vordersitzlehnen funktionell.
Schlecht: Hinten recht beschwerlicher Zustieg und wenig Kniefreiheit. Längsverstellung der Vordersitze grobrastig.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralschlüssel. Türöffner und -schlösser funktionell. Lenkrad, Pedale und Schalthebel gut angeordnet. Leichtgängige und exakte Schaltung. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Hebel für Wischer und Wascher griffgünstig am Lenkrad. Lichtschalter mit Warnton für vergessenes Abschalten. Blinker mit Antippmöglichkeit. Übersichtliche Instrumente. Gute Rundumsichtverhältnisse des Fahrers mit guter Sicht auf Fahrzeugecken. Ausreichend großer Außenrückspiegel.
Schlecht: Innenrückspiegel an labiler Halterung. Schalter für Heckscheibenwischer versteckt und schlecht erreichbar. Lichtschalter am Armaturenbrett. Schwaches Kontrollicht für Heckscheibenheizung. Scheibenwischer läßt große Fläche ungewischt. Keine Schnellverstellung für Scheinwerferleuchtweite.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, nach hinten abgeschrägte Karosseriefront mildert Unfälle mit Fußgängern. Verbundglas-Frontscheibe serienmäßig. Glattflächiges, gepolstertes Armaturenbrett. Sichere Zündschlüssellage. Umschäumtes Lenkrad mit großer Prallfläche. Sicherheitsgurte einwandfrei. Kopfstützen mit sehr weitem Verstellbereich.
Schlecht: Tank im Heckdeformationsbereich. Blinkleuchten von der Seite nicht zu sehen. Fensterpfosten hart und kantig. Geringer Kopfabstand der Vornsitzenden zur Front- und Seitenscheibenoberkante.

Fahrverhalten

Gut: Handliches Fahrzeug, sicherer Geradeauslauf, spurstabile Bremse.
Schlecht: Auf schlechter Fahrbahn verminderte Spurtreue durch Selbstlenkeffekt der Hinterachse. Auf rutschiger Fahrbahn Neigung zum Durchdrehen der Antriebsräder. Ungleichmäßige Lenkung (zögernd im Ansprechen und stark rückstellend). Bremspedal mit langem Leerweg (spätes Reagieren).

Fahrkomfort

Gut: Recht guter Abrollkomfort. Sitze körpergerecht geformt mit angenehm straffer Federung. Fahrersitz gut einstellbar für entspanntes Sitzen.
Schlecht: Bei Querrillen und kurzen Bodenwellen starkes Stuckern.

Heizung und Lüftung

Gut: Beleuchtete Bedienungshebel. Temperatur mit langem Hebelweg fein dosierbar. Wirksame Entfrostung der Scheiben. Gute Belüftung durch wirkungsgerecht angebrachte Düsen.
Schlecht: Bedienungshebel vom Lenkrad verdeckt. Keine separate Luftmengenregulierung. Gebläse mit nur zwei Stufen. Zugerscheinung durch Düsen im Armaturenbrett. Keine Umluftschaltung möglich.

Wichtige Änderungen

7/75 Verkaufsstart.
5/82 Überarbeitete Modellreihe eingeführt.
7/87 Katalysator für 2-Liter-Motor mit 79 kW/107 PS.
6/88 Produktion endgültig eingestellt.

Motorisierung

Unter dem Anspruch, ein sportliches Auto zu sein, ist der Manta besonders attraktiv mit dem 2,0-l-Einspritzmotor, der es auf 81 kW (110 PS) bringt. Er ist kräftig und sparsam zugleich, besonders wenn man den Motor nicht ständig ausdreht. Die etwas schwächere 1,8-S-Maschine hat den Nachteil, daß sie bei hohem Autobahntempo mit großer Drehzahl und deshalb mit viel Krach arbeitet. Ab 1987 gab es sogar eine 2-l-Kat-Version mit 79 kW (107 PS), die auf dem Gebrauchtwagenmarkt leider selten ist.

Häufigste Mängel und Pannen

Wer sich für einen Manta mit obenliegender **Nockenwelle** interessiert, sollte unbedingt von einem Fachmann prüfen lassen, ob dieses Bauteil eingelaufen ist (82–83). In diesem Fall müßte man sich nämlich auf eine ca. 1000 Mark teure Reparatur einrichten.

Undichtheiten der an der Vorderfront des Motors sitzenden **Wasserpumpe** können zu überhitzten **Motoren** oder durchgebrannten **Zylinderkopfdichtungen** führen. Alarmzeichen sind erhöhte Anzeige der Kühlmitteltemperatur, weiße Wölkchen im warmen Auspuffgas sowie Blasen, die im Kühlerausgleichsbehälter beim Gasgeben aufsteigen.

Lose und korrodierte Kontaktstecker der **Zündanlage** lassen sich oft mit wenigen Handgriffen wieder auf Vordermann bringen; dagegen sollte eine lockere **Lichtmaschine** (82–85) von einem Fachmann sachgerecht befestigt werden. Wenn der **Anlasser** (alle Baujahre) beim Start nur klickt, hängt es am relativ preiswerten Magnetschalter.

Ölundichtheiten am Motor treten vorzugsweise an der **Kraftstoffpumpe** (mechanische Version) auf. Das **Getriebe** hat diese Unart meist am hinteren Ausgang und das **Differential** an den Wellendichtringen. Macht die Hinterachse bereits Geräusche, muß sie meist ausgewechselt werden.

Defekte Lenkmanschetten lassen Schmutz in das **Lenkgetriebe** eindringen: Das Lenkradspiel vergrößert sich. Auch diese teure Reparatur läßt sich vermeiden, wenn Sie Manschetten und Spiel prüfen. Die **Auspuffanlage** (82–88) neigt zu starker Korrosion und manchmal auch zu Brüchen (Klang beim Gasgeben!). Einer schief ziehenden **Hinterachsbremse** kommt man am besten auf einem Prüfstand auf die Schliche. Schauen Sie außerdem nach, ob die **Scheinwerfer** blind sind.



Vom ADAC im Juli 90 getestet: Opel Calibra 2,0i. Der flott gestylte Sportwagen bietet serienmäßig zahlreiche und sinnvolle Ausstattungsdetails. Wegen stark geneigter Scheiben heizt sich der Innenraum im Sommer sehr auf

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie; keine die Linie verunstaltenden Spoiler. Gute Verarbeitung. Integrierte Verankerung für Dachgepäckträger. Sehr großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Seitlich Stoßschutzleisten. Tankverschluß an Zentralverriegelung gekoppelt. Staufach für Warndreieck und Verbandkasten im Kofferraum. Dachantenne mit elektronischem Verstärker.
Schlecht: Schwache Türarretierungen. Ungewolltes Aussperren möglich. Kein vollwertiges Reserverad (Notrad); Bordwerkzeug nur für Radwechsel ausreichend.

Kofferraum

Gut: Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt. Große, sehr weit öffnende Heckklappe. Asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne. Sehr gut nutzbares Format; glatte Flächen. Vollständige Auskleidung.
Schlecht: Sehr hohe Ladekante erschwert Beladen. Keine Ablagefächer und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Zu wenig Diebstahlsicherheit – Klappmechanismus der Rücksitzlehne nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Vorn große Innenbreite; höheneinstellbarer Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m. Für Coupéverhältnisse geräumiger Rücksitzraum. Gut verarbeitetes, jedoch etwas nüchtern wirkendes Interieur. Praktische Ablagen; großes, abschließbares Handschuhfach. Mit Klimaanlage. Handschuhfach gekühlt.
Schlecht: Beim Ein- und Aussteigen leicht Anstoßen des Kopfes. Einstellen der Fahrersitzhöhe mit unpraktischer Kurbel. Handschuhfachbeleuchtung nur mit Zündung.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle, leichte Fahrzeugbedienung – Hebel griffgerecht; Servolenkung; gut ablesbare Instrumente und deutliche Kontrolleuchte. Zentrale Türverriegelung mit Mehrstellenbedienung. Zündschlüssel mit Leuchte. Kleines, griffiges Lenkrad. Beide Außenspiegel elektrisch einstellbar. Wischer mit Wascher für vorn und hinten in praktischem Kombischalter. Hochwertiges Cassetten-Stereoradio mit Diebstahlcodierung und sechs Lautsprechern Serie. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Lichtabschalten. Großes Sichtfeld. Ellipsoid-Scheinwerfersystem. Motorraumbeleuchtung.
Schlecht: Lenkrad etwas zu hoch. In beiden Außenspiegeln verkleinerndes Bild. Keine Außenlicht-Kontrolleuchte. Störende Spiegelungen in der Windschutzscheibe. Primitiver Motorhauben-Aufhaltestab.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, im Bugbereich nachgiebige Karosseriefront und teilversenkte Wischer reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Entschärfte und in wichtigen Bereichen abgepolsterte Konturen im Innenraum. Umlenkbeschlag der Vordersitze höheneinstellbar.
Schlecht: Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie. Geringer Sicherheitsabstand des Kopfes zum Dach. Gurtschloß der Sitze zu hoch angebracht, dadurch Geometrie der Gurte im Hüftbereich nicht einwandfrei.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten; keine unangenehmen Lastwechselreaktionen, selbst bei schneller Kurvenfahrt. Gute Traktion der Antriebsräder; auch Allrad erhältlich. Serienmäßig Leichtmetallräder. Spontan ansprechende, dabei fein dosierbare Bremse. Durch ABS auch bei Notbremsung beibehaltene Lenkbarkeit.
Schlecht: Bei Schnellfahrt etwas labiles Lenkgefühl – Lenkung nicht sehr präzise.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Fahrwerksabstimmung, trotz straffer Auslegung guter Federungskomfort. Bequeme, körpergerechte Sportsitze; für Coupéverhältnisse auch hinten gut. Selbst bei Vollgas kaum Windgeräusche.
Schlecht: Brummiges, aufdringliches Motorgeräusch.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung. Colorscheiben serienmäßig. Luftmenge der Klimaanlage gut dosierbar und mit individueller Regelbarkeit an allen Luftdüsen. Kräftiges, stufenloses und nicht zu lautes Gebläse.
Schlecht: Unübersichtliche Programmtasten; keine individuelle Luftverteilung möglich. Einsteller der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet. Ohne Klimaanlage starke Aufheizung des Innenraums bei hohen Außentemperaturen und direkter Sonneneinstrahlung.

Wichtige Änderungen

3/90 Vorstellung des neuen Coupés, das die vom Opel Manta (6/88 eingestellt) hinterlassene Lücke wieder schließt. Beide Varianten (Front- und Allradantrieb) sind ausschließlich mit dem 2-l-Einspritzer des Vectra mit 85 kW (115 PS) motorisiert.

10/90 Zusätzlich 2-l-16V-Motor mit 110 kW (150 PS).

6/92 Spitzenmodell 2,0i 16V Turbo mit 150 kW (204 PS) und Allradantrieb.

9/92 Fahrer-Airbag Serie.

9/93 Zwei Airbags Serie. 2,5-l-V6-Motor auch mit Automatikgetriebe.

Motorisierung

Wer lediglich auf die Form des Calibra-Coupés Wert legt, ohne an extreme Fahrleistungen zu denken, ist mit dem 2-l-Basistriebwerk und 85 kW (115 PS) recht gut beraten. Es zieht auch aus niedrigen Drehzahlen ordentlich durch, wirkt aber insbesondere in der Allrad-Version etwas schlapp.

Der 2-l-Vierventiler mit 110 kW (150 PS) paßt besser zum Aussehen des Coupés, ist aber bei höheren Drehzahlen genauso brummig wie sein kleinerer Bruder. Und der Turbo mit 150 kW (204 PS) ist wegen seiner Leistung fast schon zuviel des Guten, bietet aber viel Kraft für relativ wenig Geld.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei der Probefahrt mit einem Opel Calibra der Baujahre 90 und 91 ist es sinnvoll, den Motor gut warmzufahren, ihn dann abzuschalten und neu zu starten. So erkennt man, ob er an den Heißstartproblemen leidet, wegen denen ab Baujahr 92 die **Steuergeräte** der Einspritzung geändert wurden.

Fällt die **Kraftstoffpumpe** aus, liegt es sicher am zuständigen **Steuer-Relais**, das den Dienst quittiert hat.

Während es beim 16V-Motor besonders im Bj. 90 zu **Zahnriemenrissen** kommt, sind von der Turboversion **Überhitzungen** und **Motordefekte** bekannt.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: Opel Omega 2,0i GL Kat. Die Limousine hat immer vier Türen. Außerdem baut Opel den Omega auch als fünftürigen Kombi, der den Traditionsnamen Caravan trägt. Die starke 3-l-Variante hebt Opel durch Trittbretter und Spoiler hervor

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie. Stoßfänger großflächig und flexibel; Seitenschutz. Türschweller verschmutzungssicher. Tankverschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt. Weit öffnende Türen mit kräftiger Arretierung. Recht gute Verarbeitung.
Schlecht: Ungewolltes Aussperren möglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Rücksitzlehne halbseitig klappbar. Bequemes Beladen durch niedrige Ladekante. Praktisches Format. Wände größtenteils ausgekleidet. Beleuchtung beim Öffnen der Kofferraumklappe.
Schlecht: Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 2 m Körpergröße einstellbar. Sehr viel Platz, bequemes Ein- und Aussteigen durch weit öffnende Türen. Sicherheitsgurte auch im Fond mit Einhandbedienung. Serienmäßig höhenverstellbarer Fahrersitz. Zwei Handschuhfächer und praktische Türfächer. Netztaschen im Fond.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Servolenkung. Außenrückspiegel elektrisch einstellbar und beheizt. Bedienungselemente für Wischer und Schalter für Außenlicht praxisgerecht. Wisch-/Wasch-Automatik. Auch übrige Bedienungselemente gut erreichbar und funktionell. Besonders viele Kontrolleuchten und Warnsymbole. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Warnsignal. Klar gekennzeichnete, im Blickfeld liegende Instrumente. Recht übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Scheibenwaschanlage vierstrahlig; Düsen beheizt. Große Rückspiegel. Halogenscheinwerfer mit Schnellverstellung im Innenraum.
Schlecht: Zündschloß ist versteckt. Fenster im Fond nicht vollständig zu öffnen. Anheben der Motorhaube kraftaufwendig; primitiver Haltestab.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront; versenkte Scheibenwischer und Türgriffe mildern Fußgängerunfall. Nebelrückleuchte. Sicherheitsgerechte Gestaltung des Innenraums. Umlenkbeschlag der Gurte vorn und im Fond höhenverstellbar. Kopfstützenhöhe für Personen bis etwa 1,85 m. Auch auf den Rücksitzen vollwertige Kopfstützen serienmäßig.

Fahrverhalten

Gut: Guter Geradeauslauf. Kurvenstabilität – hohe Querbeschleunigung; kaum Lastwechselreaktionen. Für die Fahrzeuggröße gute Handlichkeit. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Feinfühlige Lenkung. Mit ABS (Aufpreis) auch bei Vollbremsung Lenkbarkeit.
Schlecht: Bei schneller Autobahnfahrt unpräzises Lenkansprechen. Bei Nässe stark verzögerte Bremsreaktion.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; hohes Schluckvermögen und feinfühliges Ansprechen. Nick- und Wankneigung sehr gering. Fahrersitz durch Höhenverstellbarkeit individuell einstellbar. Körpergerechte, bequeme Sitze (vorn Lendenwirbelstütze). Geräuschniveau bei jeder Geschwindigkeit niedrig – wenig Windgeräusche.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung. Temperatur fein einstellbar. Luftverteilung individuell regulierbar; viele Düsen. Fußraumausströmer im Fond. Schnelles Entfrosten der Scheiben. Luftmenge für oben und unten getrennt regulierbar. Kräftiges Gebläse.
Schlecht: Bedienungselemente vom Lenkrad verdeckt. Keine Innenzirkulation oder Schnellabschaltung der Luft.

Wichtige Änderungen

9/86 Neue Modellreihe ersetzt „Rekord".

2/87 Modell mit Sechszylinder-Motor: Omega 3000.

9/89 Neuer Motor: 3,0i 24V mit 150 kW/204 PS.

10/90 Modell überarbeitet. 3000 24V mit Kat; neu: 2,4i Kat und 2,6i Kat.

10/93 Produktion endgültig eingestellt.

Motorisierung

Die Grundversion 2,0i mit 85 kW (115 PS) bietet sparsames, aber dennoch zügiges Vorwärtskommen. Der fünfte Gang ist allerdings viel zu lang übersetzt. Vor allem mehr Durchzugskraft offeriert der 2,4i mit 92 kW (125 PS). Von den Dreiliter-Sechszylindern muß man erstaunlicherweise vor allem die 24V-Version mit 150 kW (204 PS) empfehlen, da sie im Verhältnis zu den überragenden Fahrleistungen sehr wenig verbraucht. Rein technisch sind aber auch die anderen beiden Varianten (115 kW/156 PS bzw. 130 kW/177 PS) nicht schlecht. Sehr interessant ist der neue, moderne 2,6i-Motor (110 kW/150 PS). Der 2,3-Saugdiesel ist lahm, der Turbodiesel insbesondere ab Bj. 88 deutlich temperamentvoller (100 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Bis zum Einbau einer geänderten Spannrolle ab 9/92 gab es immer wieder Probleme mit gerissenen **Zahnriemen**. Ölspuren am Motor lassen undichte **Ventildeckel-** und **Ölwannendichtungen** vermuten (besonders im Bj. 86/87). Das Masseband der **Batterie** ist manchmal gerissen und das **Generatorkabel** gebrochen. Leuchtet die Warnlampe auf, deutet das auf einen Fehler im **Steuergerät** hin.

Laute Geräusche aus dem **Schaltgetriebe** (bis Produktion 12/87) sind die Folge zu stark verschlissener **Zahnräder**. Mit der Fahrtgeschwindigkeit anschwellendes Klappern aus dem **Armaturenbrett** (bis Produktion 8/87) hat seine Ursache meistens in einer angeschlagenen **Tachowelle**.



Vom ADAC im August 87 getestet: Opel Senator 3,0i mit geregeltem Katalysator. Wie seinen Vorgänger gibt es den Senator ausschließlich als viertürige Stufenhecklimousine. Sie basiert auf der Bodengruppe des Schwestermodells Omega

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie. Stoßfänger großflächig und flexibel. Seitenschutz. Türschweller verschmutzungssicher. Tankverschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt. Diebstahlsicherung (u. a. Türen auch von innen gesperrt). Sehr leicht schließende Türen und Deckel. Recht gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker und Nebelscheinwerfer im Stoßfänger gefährdet. Ungewolltes Aussperren möglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Durchlademöglichkeit zum Innenraum – getrennt umklappbare Rücksitzlehnen bzw. Luke für Skier. Gute Zugänglichkeit. Praktisches Format. Befestigungsösen zum Verzurren des Gepäcks. Teppichauskleidung. Beleuchtung mit Öffnen der Klappe.
Schlecht: Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,95 m einstellbar. Sehr viel Platz und bequemes Ein- und Aussteigen. Sicherheitsgurte auch im Fond mit Einhandbedienung. Fahrersitz serienmäßig höhenverstellbar. Großes beleuchtetes und abschließbares Handschuhfach.
Schlecht: Lehnenverstellung schlecht erreichbar.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Servolenkung beim Rangieren besonders leichtgängig. Außenrückspiegel elektrisch einstellbar. Übersichtliches Armaturenbrett; funktionelle, gut erreichbare Hebel und Schalter (Auffindbeleuchtung). Check Control System; viele Kontrollleuchten. Recht übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Große Rückspiegel; beide Außenrückspiegel elektrisch einstell- und beheizbar. Scheibenheber (Aufpreis) auch ohne Zündung. Halogenscheinwerfer mit Schnellverstellung im Innenraum. Nebelscheinwerfer.
Schlecht: Mit Scheibenantenne (Aufpreis) nur mäßiger Radioempfang. Fenster im Fond nicht vollständig zu öffnen. Scheibenwischer bei hohem Tempo unwirksam.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glatte Karosseriefront; versenkte Scheibenwischer und Türgriffe mildern Fußgängerunfall. Nebelrückleuchte. Glatte Konturen im Innenraum. Umlenkbeschlag der Gurte vorn und im Fond höhenverstellbar.

Fahrverhalten

Gut: Gute Stabilität bei Schnellfahrt. Sportlich sichere Kurvenlage (hohe Querbeschleunigung). Kaum Lastwechselreaktionen. Handlichkeit. Spontan ansprechende Bremse; durch ABS auch bei Vollbremsung beibehaltene Lenkbarkeit.
Schlecht: In rutschigen Kurven schnell durchdrehende Antriebsräder. Lenkung bei schneller Fahrt nicht präzise.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Fahrwerksabstimmung – schluckfreudige, angenehme Federung. Fahrzeug liegt auch bei großen Unebenheiten ruhig auf der Straße. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte, bequeme Sitze; in den Vordersitzlehnen variable Lordosen-Stütze. Geräuschniveau auch bei hoher Geschwindigkeit niedrig.

Heizung und Lüftung

Gut: Hebel und Skala vorbildlich beleuchtet. Kräftige Heizung. Temperatur elektronisch geregelt; separate Einstellung für links und rechts. Individuelle Luftmengenverteilung. Großflächige Austrittsöffnungen. Fußraumausströmer im Fond. Defrosterschlitze für Seitenscheiben in den Türen. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Kräftiges Gebläse. Auch bei voller Gebläseleistung kaum Zugerscheinungen.
Schlecht: Bedienungselemente vom Lenkrad verdeckt. Keine Innenzirkulation oder Schnellabschaltung der Luft.

Wichtige Änderungen

8/87 Neue Modellreihe eingeführt: 3,0-Liter-Einspritzer mit 115 kW/156 PS.
10/89 3,0i-24 V-Motor mit 150 kW/204 PS.
10/90 2,6i-Motor mit 110 kW/150 PS.
6/93 Baureihe eingestellt.

Motorisierung

Ob man nun den Senator mit 115 kW (156 PS) bevorzugt oder den seit 1988 lieferbaren, stärkeren mit 130 kW (177 PS) – die Unterschiede sind unerheblich. Beide Sechszylinder entfalten ihre Leistung auf eine laufruhige Art. Die kräftigen Motoren haben genügend Leistung und verdauen deshalb spielend das in diesem Modell häufig installierte Automatikgetriebe. Noch besser kann es der 3,0i 24V, der im Verhältnis zur hohen Leistung (150 kW/204 PS) sehr sparsam läuft. Sehr interessant ist die seit Ende 90 angebotene Basismotorisierung: Der 2,6i mit Dual-Ram-System, 110 kW (150 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Generell gilt der Senator als sehr zuverlässig. Achten Sie aber im Rahmen der Probefahrt auf Geräusche des **Motors**, speziell des **Ventiltriebs** (Baujahr 88). Opel mußte die Grundeinstellung der Zahnriemenspannung ändern, weil die Gefahr des Reißens bestand. Kontrollieren Sie die **Kontaktstecker** der Zündanlage: Sie sind häufig locker oder korrodiert.

Auch der Senator blieb von Defekten am **Kraftstoffpumpenrelais** nicht verschont. Besonders im Baujahr 91 gab es gerissene **Kühlschläuche**. Der TÜV monierte oft, daß die **Handbremse** schief zieht.

Karosserie

Gut: Serienmäßig Dachreling. Stabile Stoßfänger und seitliche Stoßschutzleisten. Abschließbarer Tank.
Schlecht: Unlogische Drehrichtung des Türschlosses beim Auf- und Absperren. Schwache Türarretierungen. Leicht ungewolltes Aussperren möglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzbank. Beleuchtung.
Schlecht: Unpraktisches Hecktürsystem – Öffnen erst nach Anheben der Heckscheibe, zudem ist die heruntergeklappte Bordwand beim Beladen hinderlich. Umständliches Sortieren der Gurte beim Zurückklappen der Rücksitzbank. Kein Ablagefach und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Gepäck kann gegen Einsicht und Zugriff kaum geschützt werden. Hecktür ohne verschmutzungsgeschützten Griff; Schließen erfordert hohen Kraftaufwand.

Innenraum

Gut: Geräumiges Sitzen; Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m Größe einstellbar. Bequemes Ein- und Aussteigen. Unaufdringlich gediegenes Interieur. Hinten Ablagetasche in den Vordersitzlehnen.
Schlecht: Hinten umständliche Zweihandbedienung der Gurte. Bei geschlossener Tür schlecht zugängliche Vordersitzeinstellung. Kleines, unbeleuchtetes Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Leichte Fahrzeugbedienung – serienmäßige Servolenkung; gut ablesbare Instrumente und deutliche Kontrolleuchten. Heckwischer mit Wisch-/Waschautomatik und Intervallschaltung. Schalter der Schlechtwetterfunktionen übersichtlich und beleuchtet. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Abschalten des Lichts.
Schlecht: Allradantrieb nur im Stand zuschaltbar. In den Außenspiegeln schlechte Sicht durch Vibrationen und im Innenspiegel schlechte Sicht durch das hoch am Heck angebrachte Reserverad. Unbeleuchteter, unübersichtlich angeordneter Warnblinkschalter.



Vom ADAC im März 1992 getestet: Opel Frontera 2,4i. Der auf Isuzu-Technik basierende Geländewagen aus Rüsselsheim ist wahlweise auch mit einem Turbodiesel-Motor sowie in einer Kurzversion „Sport" zu haben

Sicherheit

Gut: Seitliche Blinkleuchten. Der Tank ist außerhalb des Heckdeformationsbereichs angeordnet. Einwandfrei konzipierte Vordersitzgurte (die Schlösser sind griffgünstig am Sitz befestigt; höhenverstellbarer Umlenkbeschlag). Kopfstützen der Vordersitze für Personen bis ca. 1,85 m Größe einstellbar.
Schlecht: Die beiden Nebelrückleuchten können von nachfolgenden Fahrzeugen leicht mit dem Bremslicht verwechselt werden. Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie. Dicht am Kopf harte, abstehende Haltegriffe; vorn zusätzlich vorstehender Gurtumlenkbeschlag. Hinten Gurte gefährlich nah am Hals. Die Sicherung der Hintertüren kann zu leicht auch vom Kind entsichert werden.

Fahrverhalten

Gut: Abseits der Straße gute Fahreigenschaften. Spontan ansprechende, fein dosierbare Bremse.
Schlecht: Auf welliger Straße wegen stark aufschaukelnder Karosserie mäßige Fahrstabilität. In Kurven besonders bei Nässe Neigung zum Ausbrechen des Hecks. Bei Schnellfahrt träges Lenkansprechen und wenig Fahrbahnkontakt vermittelnde Lenkung. Im schweren Gelände vermißt man Differentialsperren. Mit Allradantrieb beim Bremsen Schleuderneigung; kein ABS erhältlich.

Fahrkomfort

Gut: Gut konturierte, ausgewogen gefederte Sitze.
Schlecht: Bei kleinen Unebenheiten stuckernde Karosserie; hartes Federungsansprechen. In Wechselkurven starkes Wanken. Der Fahrer hat keine bequeme Abstellfläche für das linke Bein. Sitzbezug wenig atmungsaktiv. Bei schneller Autobahnfahrt hohes Geräuschniveau im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung. Die Seitenausströmer sind am Heizungssystem mit angeschlossen und können auf unerwärmte Frischluftzufuhr umgeschaltet werden. Colorscheiben. Kräftiges Vierstufen-Gebläse. Schnelltaste für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet. Wenig Beheizungsmöglichkeit des Rücksitzraumes. Kein Staub- und Pollenfilter lieferbar.

Wichtige Änderungen

2/92 Viertüriges Allrad-Modell mit 2,4-l-Benzin- bzw. 2,3-l-Turbodieselmotor neu.

4/92 Zusätzlich Zweitürer „Sport" mit 2-l-Benzinmotor im Angebot.

Motorisierung

Am wirtschaftlichsten ist der schwere, allradgetriebene Frontera mit Dieselmotor. Der Turbo holt aus 2,3 l Hubraum 74 kW (100 PS). Den beiden Benzinmotoren ist jeweils eine Karosserievariante zugeordnet: Den zweitürigen „Sport" liefert Opel nur mit 2 l und 85 kW (115 PS), den Viertürer dagegen nicht nur mit dem Dieselmotor, sondern auch mit 2,4 l und 92 kW (125 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Der Schwerpunkt bei den Problemen mit dem Opel Frontera liegt beim **Kühlsystem**. Verliert der Motor Kühlflüssigkeit, ist das auf undichte **Ausgleichsbehälter** oder gelöste **Kühlwasserschläuche** zurückzuführen. Speziell beim Diesel kommen undichte **Ölleitungen** und defekte **Generatoren** hinzu.

Eine üble Schwäche hat Opel dem Frontera im Herbst 93 ausgetrieben. Bis zu diesem Bauzeitpunkt konnte die **Bremskraftunterstützung** nachlassen, wenn die Bremse mehrmals kurz hintereinander (Stotterbremse) betätigt wurde.

Ende 92 änderte man das Material der **Außen-Rückspiegel**, die bis dahin häufig vibrierten und bei tiefen Außentemperaturen abbrachen.

Sind die vorderen **Reifen** eines Frontera extrem stark verschlissen, und zieht das Fahrzeug beim Fahren nach einer Seite, ist daran mit ziemlicher Sicherheit die **Federeinstellung** des Drehstabs schuld. Sie wurde Anfang 93 geändert, außerdem wurden gleichzeitig andere Reifen in der Serienproduktion eingeführt.

Sollte die **Kupplung** Geräusche machen, ist das kein Grund zur Besorgnis: Anfang 93 hat Opel diesen Schönheitsfehler mit einem Zusatzdämpfer an der Kupplungsbetätigung beseitigt.



Vom ADAC im November 1991 getestet: Peugeot 106. Der kompakte Kleinwagen bietet einen verhältnismäßig großen Innenraum. Seine größten Mängel: Das hohe Geräuschniveau und Schwächen in der Verarbeitung

Karosserie

Gut: Aerodynamisch geglättete Karosserie. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Kein unbeabsichtigtes Aussperren möglich. Abschließbarer Tankverschluß. Von außen gut zugängliches und platzsparend unter dem Kofferraumboden befestigtes Reserverad. Serienmäßige Radioantennen.
Schlecht: Außen unpraktische Türöffner. Keine Halterung für das Warndreieck und den Verbandkasten. Wenig Bordwerkzeug.

Kofferraum

Gut: Bequemes Beladen durch niedrige Ladekante und ausreichend weit öffnende Hecktür. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzbank. Bei umgeklapptem Sitz großer Stauraum. Gepäckraumabdeckung.
Schlecht: Kleines Volumen. Umständliches Sortieren der Gurte beim Zurückklappen der Rücksitzbank. Keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung und keine Beleuchtung. Zu wenig Diebstahlsicherheit – Klappmechanismus der Rücksitzbank nicht abschließbar. Ungünstig bei schlechtem Wetter: Kein verschmutzungsgeschützter Griff.

Innenraum

Gut: Gute Raumausnutzung – auch hinten haben Erwachsene noch ausreichend Platz. Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m Größe einstellbar. Vorn sehr bequemes und auch hinten recht bequemes Ein- und Aussteigen, da die Vordersitze mit Vorklappen der Lehne nach vorn rutschen. Türfächer.
Schlecht: Hebel zum Vorklappen der Lehnen von außen schlecht zu erreichen und im Dunkeln schlecht zu finden. Beim Anlegen der Gurte verhakt sich das Gurtband leicht unter der Sitzkonsole; hinten umständliches, zweihändiges Angurten. Kopfstützen rutschen beim Einstellen leicht aus der Verankerung. Instabile Lehne der Vorder- und Rücksitze. Zerklüftetes, nicht abschließbares, unbeleuchtetes Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Abgesehen von der Lenkung sehr leicht zu bedienendes Fahrzeug. Schalter (beleuchtet) und Instrumente übersichtlich angeordnet. Sehr gute Position für das Radio. Links und rechts vom Lenkrad praktische Kombihebel für die wichtigen Funktionen (auch für Heckwischer). Akustisches Warnsignal bei vergessenem Abschalten des Lichts. Übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht.
Schlecht: In Kurven – besonders beladen – erfordert die Lenkung kräftiges Zupacken am wenig griffigen Lenkrad. Beide Außenspiegel wegen nachgiebigem Hebel schwierig einzustellen; rechter Spiegel nur vom Beifahrersitz aus einstellbar. Heckwischer ohne Intervallschaltung. Hupkontakt im Blinkerhebel. Markierungen der Gangbereiche auf dem Tacho schlecht erkennbar. Im Rücksitzraum keine separate Beleuchtung.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und nachgiebige Stoßfänger reduzieren das Verletzungsrisiko für Fußgänger bei einem Zusammenstoß. Tank außerhalb des Heckdeformationsbereiches. Einwandfrei angeordnete Vordersitzgurte (Schloß günstig am Sitz befestigt).
Schlecht: Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie. Nahe der Knie der Vornsitzenden harte Konsole. Die Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,75 m Größe ausreichend. Hinten: Keine Kopfstützen erhältlich und im Hüftbereich ungünstige Gurtgeometrie.

Fahrverhalten

Gut: Besonders stabiler Geradeauslauf. Sehr gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten; selbst bei schneller Kurvenfahrt nur leichte, problemlose Lastwechselreaktion. Exakte, feinfühlige Lenkung. Schnell ansprechende, gut dosierbare Bremse.
Schlecht: Besonders beladen sehr stark zurückstellendes Lenkrad. ABS nur bei starker Motorisierung erhältlich.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogen abgestimmtes Fahrwerk; besonders mittlere, aber auch große Straßenunebenheiten werden gut geschluckt. Ausreichend Rückenhalt bietende, angenehm gefederte Vordersitze; entspannte Sitzposition des Fahrers.
Schlecht: Besonders beladen in Wechselkurven stark wankende Karosserie. Der Fahrer hat keine bequeme Abstellfläche für das linke Bein. Aufdringlich brummiges Motorgeräusch.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechend, fein regulierbare Heiztemperatur; die Armaturenbrettausströmer sind am Heizungssystem mit angeschlossen. Individuell einstellbare Luftverteilung. Colorscheiben. Hintere Seitenfenster zur Durchlüftung ausstellbar.
Schlecht: Einstellen der Mittelausströmer mit winzigen, unbeleuchteten Hebelchen. In 1. Stufe lautes Gebläse. Kein Staub- und Pollenfilter lieferbar. Keine Umluftschaltung.

Wichtige Änderungen

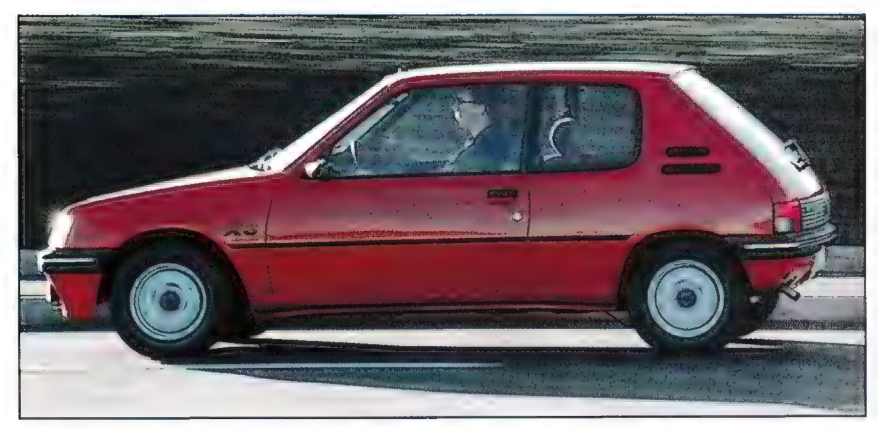
9/91 Modell als dreitürige Fließhecklimousine mit 1,1-l- und 1,4-l-Motor eingeführt.
7/92 1-l-Benzinmotor neu.
12/92 Fünftürige Variante und 1,4-l-Dieselmotor.

Motorisierung

Da der Peugeot 106 zu den absoluten Leichtgewichten zählt, ist man bereits mit dem kleinsten Motor gut beraten. Der 1-l-Benziner (ab 7/92) leistet 33 kW (45 PS). Nächste Stufen: der 1,1 l mit 44 kW (60 PS) und der 1,4 l mit 55 kW (75 PS). Der 1,4 l XSi macht mit seinem 69 kW (94 PS) den Winzling zum flotten Giftzwerg.
Die höchst vernünftige Alternative: ein 1,4-l-Dieselmotor, der wirklich zum feinsten in seiner Klasse gehört. Er besticht wie auch andere französische Diesel durch Durchzugskraft aus niedrigen Drehzahlen und – bei warmgelaufenem Motor – durch hohe Laufruhe.

Häufigste Mängel und Pannen

Die Motordefekte beim Peugeot 106 haben fast ausschließlich mit einer Schwäche des **Kühlsystems** zu tun: Weil der **Thermoschalter** (er steuert das An- und Abschalten des Kühlerventilators) nicht selten schlappmacht, brennt als Folge unter Umständen die **Zylinderkopfdichtung** durch.
Im Bereich der Kraftstoffversorgung bereiten die mangelhafte Tankbelüftung und die elektrische **Kraftstoffpumpe** ab und zu Probleme. Außerdem aufgefallen: defekte Steuergeräte für **Zündung** und **Einspritzung** sowie **Generatoren**, die nicht mehr die volle Leistung bringen.



Vom ADAC im März 1990 getestet: Peugeot 205. Obwohl das Design mittlerweile zehn Jahre alt ist, kann es sich immer noch sehen lassen

Karosserie

Schrägheck, dreitürig. Mit anderer Ausstattung auch fünftürige Version lieferbar. Verarbeitung befriedigend.
Gut: Großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Breite, weit öffnende, leicht schließende Türen. Reserverad platzsparend und von außen gut zugänglich unter dem Kofferraumboden; Wagenheber im Motorraum.
Schlecht: Keine Flankenschutzleisten. Tank nicht abschließbar. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Außer für Radwechsel kein Bordwerkzeug.

Kofferraum

Gut: Niedrige Ladekante und weit öffnende Hecktür für bequemes Beladen. Rücksitzbank klappbar. Gut nutzbares Format; glatte Flächen.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleines Volumen. Umständliches Sortieren der Gurte beim Wiederzurückklappen der Rücksitzbank. Keine Ablagen und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung vorgesehen. Spärliche Auskleidung. Keine Beleuchtung.

Innenraum

Gut: Vorn großzügiges Platzgefühl und sehr bequemes Ein- und Aussteigen; Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Funktioneller Klappmechanismus der Vordersitze für leichten Zustieg hinten. Viele Ablagefächer.
Schlecht: Beim Zurückklappen der Vordersitze klemmen sich die Fond-Passagiere leicht die Füße ein. Ziemlich billig wirkendes Armaturenbrett. Handschuhfach unbeleuchtet und nicht abschließbar.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle Fahrzeugbedienung – wichtige Funktionen griffgerecht in Lenkstockhebeln, übersichtliche Schalter, gut ablesbare Instrumente, viele Kontrolleuchten. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Lichtabschalten. Übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht.
Schlecht: In Kurven hohe Haltekräfte am Lenkrad (glatter Kranz). Innenspiegel klein und wackelig; Außenspiegel wirken verkleinernd, Einstellen des rechten Spiegels nur vom Beifahrersitz aus möglich. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Heckwischer ohne Intervallschaltung. Radio im Fußraum untergebracht. Hupkontakt im Blinkerhebel plaziert. Kein Drehzahlmesser und Tacho ohne Markierung der Gangbereiche. Keine Zeituhr. Keine Beleuchtung für hinten Sitzende. Zu klein bemessener Wasserbehälter der Scheibenwaschanlage.

Sicherheit

Gut: Glattflächige abgeflachte Karosseriefront und teilversenkte Wischer reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Anordnung der Vordersitzgurte einwandfrei (Schloß am Sitz).
Schlecht: Armaturenbrett hart. Kopfstützen nachgiebig und nur bis ca. 1,70 m Körpergröße ausreichend. Gurte der Rücksitze ungünstig im Hüftbereich.

Fahrverhalten

Ausgewogene Fahreigenschaften und sehr sicheres Fahrgefühl.
Gut: Stabiler Geradeauslauf. Prolemloses, deutlich untersteuerndes Kurvenverhalten. Kaum Kursabweichung bei Seitenwind. Sehr exakte, gut den Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung. Schnell und präzise ansprechende Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Auf schlechten Straßen schluckfreudiges Fahrwerk. Entspannte Sitzposition des Fahrers.
Schlecht: Bei kleinen Unebenheiten unangenehm stuckernde Karosserie. Fahrwerkspoltern. In schnell gefahrenen Wechselkurven starkes Wanken. Kleine, nachgiebige Vordersitze. Bei Autobahnfahrt recht hohes Geräuschniveau im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Luftzufuhr abstellbar (mit Gebläseregler).
Schlecht: Seitliche Luftauslässe nicht individuell regulierbar. Die Seitenscheiben sind bei winterlichem Wetter schwierig beschlagfrei zu halten.

Wichtige Änderungen

9/83 Neue Modellreihe, zunächst fünftürig.
9/84 GTI 76 kW (103 PS).
9/84 Einführung Dreitürer.
10/85 GTI mit Pulsair schadstoffarm, aber ohne Kat.
3/86 Einführung Cabrio-Modelle (CT).
3/88 Cabrio CJ ersetzt CT.
10/88 Einführung XS Kat, GT Kat; 1,4-l-Motoren mit Kat.
4/89 Neue Vierstufen-Automatik.
8/90 1,9-l-Diesel 47 kW (64 PS).
9/91 1,9-l-Diesel mit Kat.

Motorisierung

Am Gebrauchtwagenmarkt gibt es mittlerweile 20 Motorvarianten des 205. Deshalb nur Anhaltspunkte: Die Motoren mit 947 cm³ sind eher schwachbrüstig. Im Normalfall empfehlen sich die stärkeren 1100er-Versionen, die mit 36 bis 44 kW (49 bis 60 PS) erhältlich sind. Einigen Fahrspaß für relativ wenig Geld bieten der GT und der XT, unter sportlichen Fahrern sind die GTI-Modelle sehr beliebt. Glanzstück der Baureihe: Der Diesel, fast schon ein Klassiker, der durch Laufkultur, Sparsamkeit und gute Fahrleistungen glänzt.

Häufigste Mängel und Pannen

Die **Motoren** des 205 kämpfen oft mit Ölverlust durch schlechte **Abdichtung** der **Nockenwellen** (außer Diesel und GTI) und der Nahtstelle zwischen Motor und Getriebe, was beides nicht einfach zu beheben ist. Ein Pfeifen bei älteren Dieseln kündet in der Regel von einem defekten **Zahnriemen**. Dieser muß nach 80 000 Kilometern erneuert werden, also gegebenenfalls entsprechenden Nachweis verlangen. Bis zum Baujahr 86 können beim Diesel die **Motorlager** reißen, was sich wiederum durch ein klopfendes Motorgeräusch bemerkbar macht.

Das **Getriebe** schaltet sich generell recht hakelig. In Problemfällen hilft die Werkstatt mit Spezialöl. Vorsicht, durch schlechte Dichtungen kann die **Ölablaßschraube** verlorengehen! Die vorderen **Radlager** verschleißen durch Wassereinwirkung sehr schnell (überprüfen lassen). Die **Antriebswellen** sollte man auf Risse und Undichtigkeiten überprüfen lassen. Gelegentlich gibt es Schäden an der elektronischen **Zündung**.

Lose bzw. korrodierte **Kontaktstecker** führen zu Fehlfunktionen von Zündung und Einspritzung. Deshalb wird seit Ende 91 spezielles Kontaktfett verwendet.

Außerdem treten Probleme mit feuchten oder defekten **Zündkerzen** auf.

Die vorderen **Bremsscheiben** sind oft schon nach drei Jahren verschlissen, was sich durch Rubbeln und auch Riefen zeigt. Auf ungleichmäßige Wirkung von **Hinterachs-** und **Handbremse** achten. Die **Auspuffanlage** ist generell sehr rostanfällig, und auch auf die **Scheinwerferreflektoren** sollte man schauen. Rost ist sonst vor allem für die Cabrios ein Problem (Kantenrost an **Türen** und **Scheiben**). Generell auf gute Dichtungen (Regen!) achten. Insgesamt: Vor dem Kauf sorgfältig prüfen!



Vom ADAC im Juni 87 getestet: Peugeot 309 GTI Kat. Den vom kleineren 205 abgeleiteten Mittelklassewagen gibt es sowohl mit drei als auch mit fünf Türen. Einen Kombi gibt es nicht

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Großflächige Stoßfänger, seitliche Schutzleisten. Tank abschließbar und mit fernbedienbarer Klappe. Sehr weit öffnende, leicht schließbare Türen. Recht gute Verarbeitung.
Schlecht: Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Notreserverad nur für Fahrt bis Werkstatt. Nachbehandlung für sechs Jahre Rostgarantie kostenpflichtig.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Für zusätzliches Vergrößern: Rücksitz halbseitig vorklappbar. Bequemes Beladen. Praktisches Format; keine vorstehenden Radkästen. Geklappter Rücksitz schützt Koffer gegen Vorrutschen. Entriegelungsmechanismus der Rücksitzlehnen diebstahlsicher. Beleuchtung mit Anheben der Hecktür.
Schlecht: Keine Ablagefächer. Zum Öffnen und Schließen des Kofferraumdeckels fehlt Griff.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,85 m einstellbar. Für besseren Zustieg nach hinten bewegen sich die Vordersitze automatisch nach vorn. Großes, beleuchtetes Handschuhfach.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Einstellen der Vordersitzlehnen erfordert viel Kraft. Kopfstützen rutschen beim Einstellen leicht aus der Verankerung.

Bedienung und Sicht

Gut: Griffiges, sehr gut angeordnetes Lenkrad; Servounterstützung. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Übersichtliches Armaturenbrett; alle Hebel und Schalter in Lenkradnähe; Druckschalter mit Auffindbeleuchtung. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Klar gezeichnete, im Blickfeld liegende Instrumente; übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Heckwischer mit Waschanlage. Große Außenrückspiegel sorgen für gute Sicht nach hinten. Beleuchtung im Fond. Halogen-Zusatzscheinwerfer und Nebelscheinwerfer. Schnellverstellung für Hauptscheinwerfer am Armaturenbrett.
Schlecht: Heckwischer ohne Permanent- bzw. Intervallschaltung. Radio unübersichtlich weit unten, unbequem zu betätigen. Betätigung der Hupe mittels Blinkerhebel. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Sehr kleiner Behälter für Scheibenwaschwasser.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank (Kunststoff) außerhalb des Heckdeformationsbereichs. Nebelrückleuchte serienmäßig. Lenkrad umschäumt. Überwiegend glattflächige Innenraumkonturen. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert.
Schlecht: Gurtgeometrie im Fond ungünstig im Hüftbereich. Kopfstützen nur für Personen bis etwa 1,60 m ausreichend.

Fahrverhalten

Gut: Sehr gute Kurvenstabilität – hohe Querbeschleunigung möglich. Ausgezeichnete Handlichkeit. Serienmäßig Leichtmetallräder. Auch bei voller Beschleunigung kaum Durchdrehen der Räder. Lenkung sehr exakt und feinfühlig. Wirksame, spontan ansprechende Bremse.
Schlecht: Bei hohem Tempo und Unebenheiten unruhige Geradeausfahrt.

Fahrkomfort

Gut: In Kurven sehr geringe Seitenneigung. Entspannte Fahrersitzposition auch auf längeren Strecken (Lehne mit Kreuzstütze). Alle Sitze komfortabel gefedert.
Schlecht: Unausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; bei Unebenheiten starkes Stuckern (bockige Federung). Bei Schnellfahrt hohes Geräuschniveau im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Temperatur fein einstellbar. Viele Düsen für Kalt- und Warmluft. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Frischluftdüsen; ausstellbare Rückfenster. Luftmenge mit Gebläseregler gut regulierbar. Kräftiges Gebläse.

Wichtige Änderungen

3/86 Neue Modellreihe zunächst mit fünf Türen.
3/88 Dreitürige Modelle, 1,9-l-Kat-Motor mit 72 kW (98 PS).
5/88 XSI-Modelle eingeführt.
9/88 XSI/SXI und GTI mit geregeltem Kat.
11/89 Alle Benziner mit Kat.
11/90 Neu: GTI 16V mit 1,9-l-Vierventil-Motor 108 kW (147 PS).

Motorisierung

Als Basismotorisierung für den 309 eignet sich der 1600er mit 55 kW (75 PS) sehr gut. Er ist laufruhig, durchzugskräftig und sehr sparsam. Seit 1989 gibt es auch einen 1,3-l-Motor mit 55 kW (75 PS) und geregeltem Kat. Für Langstreckenfahrer bietet sich der 1,9-Liter mit 72 oder 80 kW (98 oder 109 PS) an. Er könnte auch eine Alternative zum ganz sportlichen GTI mit 88 kW (120 PS) und zum GTI 16V sein. Eine überlegenswerte Motorisierung für Sparsame ist auch hier der Diesel, der mit 47 kW (64 PS) für einen Selbstzünder gute Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch bietet.

Häufigste Mängel und Pannen

Die Defekte stammen vor allem aus dem Bereich **Elektrik** und **Zündung**. Lose **Kabelstekker**, defekte **Lichtmaschinen** sowie schon bei neueren Autos verschlissene **Keilriemen** sind typisch. Dazu kommen Schäden an der elektronischen **Zündung** sowie an der elektrischen **Benzinpumpe** bzw. deren Relais. Bei älteren 309 fallen oft undichte Kühlwasserschläuche auf. Eventuelle Ölundichtigkeiten am **Motor** sind nicht immer leicht zu beheben. Schließlich auf Pfeifgeräusche vom Motor achten: Der Zahnriemen der **Nockenwelle** muß nach 80 000 km gewechselt werden (Nachweis!).



Vom ADAC im August 87 getestet: Peugeot 405 GRI Kat. Der Mittelklassewagen ist als viertürige Limousine und als großer fünftüriger Kombi (bei Peugeot Break genannt) zu haben. Auch Allrad- und Sportversionen enthält das weitgefächerte Programm der 405-Reihe

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie. Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutz. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Kofferraum.
Schlecht: Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Nachbehandlung für sechs Jahre Rostgarantie kostenpflichtig.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Öffnung in Rücksitzlehne zum Transportieren der Skier. Glatte Flächen. Beleuchtung mit Anheben der Klappe.
Schlecht: Ladekante recht hoch. Keine Befestigung bzw. keine Mulden für Kleingepäck.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Viel Platz (großzügiges Raumgefühl) und bequemes Ein- und Aussteigen.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Kopfstützen rutschen beim Einstellen leicht aus der Verankerung. Handschuhfach zerklüftet; wenig Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkrad höhenverstellbar; Servounterstützung. Übersichtliches Armaturenbrett; alle Hebel und Schalter funktionell. Schalter mit Auffindbeleuchtung. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal.
Schlecht: Türschlösser hakelig. Betätigung der Hupe mittels Blinkerhebel. Unübersichtliche Karosserie. Außenspiegel verstellen sich durch Winddruck.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und teilversenkte Scheibenwischer mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchten. Außer Gurtbeschlägen glattflächige Innenraumkonturen. Vorn Gurtschloß am Sitz, Umlenkbeschlag in der Höhe verstellbar.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Auf Rücksitz Gurtgeometrie ungünstig im Hüftbereich. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,75 m und zu weich.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Sportlich sichere Kurvenlage; geringe Lastwechselreaktionen gut korrigierbar. Handlichkeit. Exakte Lenkung. Kräftige, spontan ansprechende Bremse; mit ABS (Aufpreis) auch bei Vollbremsung lenkbar.
Schlecht: Gefühllose, bei Schnellfahrt zu leichtgängige Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Fahrersitz mit variabler Kreuzstütze in der Lehne. Komfortabel gefederte Sitze.
Schlecht: Auf unebener Straße unkultiviert stuckeriges Fahrwerk – Fahrersitz bietet zu wenig Oberschenkel-Unterstützung. Sitzbezug wenig atmungsaktiv. Bei Schnellfahrt hohes Geräuschniveau von Motor und Fahrtwind im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Individuelle Luftverteilung möglich. Defrosterschlitze für Seitenscheiben in den Türen. Wirksame Frischluftzufuhr. Kräftiges, stufenloses Gebläse.
Schlecht: Bei Sonneneinstrahlung starke Aufheizung des Innenraums. Luftdüsen im Armaturenbrett verursachen starken Zug.

Wichtige Änderungen

9/87 Neue Modellreihe eingeführt; viertürige Stufenhecklimousine, Benzin-Motoren: 1,6-l-Kat mit 53 kW/ 72 PS, 1,9 l mit 116 kW/ 158 PS.

4/89 1,9-l-Dieselmotor mit 51 kW (70 PS) und 1,9-l-Kat-Motor mit 108 kW/147 PS.

9/88 Turbodieselmotor mit 66 kW/90 PS.

10/88 Kombilimousine eingeführt (Break).

9/89 Vierrad-Antrieb für Limousine erhältlich.

4/90 Break GRi 4x4.

9/92 Modellüberarbeitung.

Motorisierung

Acht Motorvarianten stehen bei gebrauchten 405 zur Wahl. Am billigsten und auch ausreichend ist die Basisversion (53 kW/72 PS), die allerdings nur einen ungeregelten Kat besitzt. Für schnelle Fortbewegung und reine Luft sorgen die 1,9-Liter-Maschinen mit 70 bis 88 kW (95 bis 120 PS). Die Vierventil-Version bringt sogar 108 kW (147 PS) auf den Boden, das reicht für eine Beschleunigung (0–100 km/h) von 8,6 s und treibt den Mi 16 genannten 405 auf eine Höchstgeschwindigkeit von stattlichen 214 km/h. Sehr zu empfehlen sind auch die Dieselversionen (Sauger oder Turbo).

Häufigste Mängel und Pannen

Während beim 1,6-l-Motor schadhafte **Kolbenringe** zu Motorschäden führten, waren bei den stärkeren Varianten geplatzte **Kühlwasserschläuche** und defekte **Thermoschalter** die Ursache für Motorschäden und durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen**. Zweiter Pannenschwerpunkt ist die **Elektrik**. Feuchtigkeitsempfindliche **Zündkabel**, defekte **Zündgeräte** und **Zündkerzen** sowie die wenig standfeste **Batterie** sorgen ebenso für unfreiwillige Standzeiten wie gerissene **Zahnriemen** (Bj. 90 und 91). Hinzu kommen gelöste bzw. defekte Scheibenwischer.

Karosserie

Gut: Tankverschluß mit zentraler Türverriegelung gekoppelt. Weit öffnende Türen mit kräftiger Arretierung. Fach für Warndreieck und Verbandkasten im Kofferraum. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Schlecht: Frontblinker und Standlichter im Stoßfänger gefährdet.

Kofferraum

Gut: Bequemes Beladen. Praktisches Format. Vollständige Auskleidung. Seitliches Ablagefach. Beleuchtung. Verschluß mit zentraler Türverriegelung gekoppelt.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,85 m einstellbar. Geräumiger Innenraum (viel Beinfreiheit hinten); bequemes Ein- und Aussteigen. Praktische Handschuhfächer.
Schlecht: Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Lenkrad, Pedale und Schalthebel sehr gut angeordnet. Servolenkung. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Vorderfenster elektrisch zu betätigen. Wischerhebel und Lichtschalter praxisgerecht. Wisch-/Wasch-Automatik und Intervallschaltung. Druckschalter mit Auffindbeleuchtung. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Warnsignal. Klar gezeichnete, gut ablesbare Instrumente. Übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Scheinwerfer-Schnellverstellung am Armaturenbrett.



Vom ADAC im August 85 getestet: Peugeot 505. Der geräumige 505 wird seit 1990 neu nur noch als Kombi angeboten. 1992 wurde auch dieses Modell gestrichen. Der Familial kann dank einer dritten Sitzreihe sieben Personen befördern

Schlecht: Radio an unübersichtlicher, schlecht erreichbarer Stelle. Betätigung der Hupe mittels Blinkerhebel. Kleines Wischerfeld. Innenrückspiegel klein. Zentralverriegelung funktioniert nur an Fahrertür.

Sicherheit

Gut: Nebelrückleuchten. Armaturenbrett glattflächig. Kniebereich der Vornsitzenden entschärft. Lenkrad umschäumt und mit großer Prallfläche. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert. Auch auf den Rücksitzen Kopfstützen serienmäßig.
Schlecht: Tank im Heckdeformationsbereich. Frontblinker von der Seite kaum zu sehen. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Guter Geradeauslauf. Fahrstabilität in Kurven; geringe, gut kontrollierbare Lastwechselreaktionen. Handlich. Sehr exakte, feinfühlige Servolenkung. Wirkungsvolle, spontan ansprechende Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung – hohes Schluckvermögen und feinfühliges Ansprechen; Aufbau bleibt auch auf schlechter Straße sehr ruhig. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Sehr bequeme Sitze.

Heizung und Lüftung

Gut: Gute Beleuchtung. Fußraumausströmer im Fond. Extradüsen zur Entfrostung der Seitenscheiben. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Sehr kräftiges Gebläse. Separate Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Programmtasten wenig praxisgerecht; keine individuelle Verteilungsmöglichkeit der Luft. Keine separate Luftmengenregulierung.

Wichtige Änderungen

9/79 Neue Modellreihe eingeführt.

1/82 Einführung Kombi und Familial.

4/84 Turbo Injection für Limousine.

9/84 GL mit 2-l-Motor 71 kW/96 PS.

9/85 Modellwechsel.

1/86 Katalysator für alle Benzin-Motoren.

9/86 V6-Motor eingeführt.

Ab **90** nur noch Break und Familial.

4/92 Import eingestellt.

Motorisierung

Wer den Peugeot 505 mit Kat-Motor kaufen will, wird erst ab Baujahr 86 fündig. Die 2,2-l-Version mit vier Zylindern und 84 kW (115 PS) genügt sicher den meisten Ansprüchen; sie bietet ausreichend Durchzugskraft, reagiert unmittelbar auf das Gaspedal und hat einen vernünftigen Verbrauch. Mehr Leistung bieten der V6 mit 2,8 l und 105 kW (143 PS) und die Vierzylinder-Turbos mit 110 kW (150 PS) und 120 kW (174 PS).

Bei den Dieselmotoren kann man zwischen 51 kW (70 PS) und (Turbo) 66/77 kW (90 /105 PS) wählen.

Häufigste Mängel und Pannen

Die Motoren des Peugeot 505 sind robust und langlebig. Wenn Defekte auftreten, dann vor allen Dingen an den **Turbo-Aggregaten**. Kühlwassertemperatur beobachten und auf Abgas- und Ölspuren im Kühlwasser achten!

Häufig sind die **Motoren** auch ölundicht. Die dafür notwendigen Abdichtarbeiten sind allerdings nicht gerade billig! Probleme gab es auch an der **Elektrik** bzw. an der **Zündung**. Ältere Fahrzeuge (bis 83) hatten teilweise abgenutzte **Unterbrecherkontakte**, defekte **Zündanlagen** gab es bis Baujahr 85, und defekte **Generatoren** und **Regler** (als Folge defekter Batterien) traten bei allen Baujahren auf.

Auch **Getriebe** und **Differential** erwiesen sich vielfach als ölundicht, eine Reparatur kann hier ebenfalls ziemlich teuer werden.

An den **Lenkungen** gab es poröse Staubmanschetten und Gummilagerungen an Lenkgetriebe bzw. Lenkhebel. Die Folge sind meist verschlissene Lenkgetriebe und zu hohes Lenkspiel. Genau prüfen, auch diese Reparaturen sind recht teuer!

Die Wirkung der **Handbremse** ist oft ungleichmäßig, auch hier bei einer Probefahrt darauf achten. Es empfiehlt sich, bei dieser Gelegenheit auch gleich die Funktion von **Schiebedach** und elektrischen **Fensterhebern** zu überprüfen.

Die **Auspuffanlage** ist ziemlich korrosionsanfällig, auch hier sollte man eine Untersuchung nicht vergessen. Feuchtigkeit in den **Hauptscheinwerfern** führt oft zu blinden Reflektoren, und die Leuchtweitenregulierung ist häufig defekt. Bei Dunkelheit prüfen.

Insgesamt sind die Karosserien des Peugeot 505, abgesehen von Problemen an den Federbeindomen, wenig rostgefährdet. Trotzdem untersuchen, ob sich Kantenrost an **Türen** und **Hauben** findet.



Vom ADAC im August 91 getestet: Peugeot 605 SV 3,0. Die französische Oberklasse-Limousine (es wird keine Kombi-Version angeboten) ist auf hohen Komfort ausgelegt. Qualitätsprobleme zogen eine Umrüstaktion nach sich

Karosserie

Gut: Recht gute Verarbeitung. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger; seitliche Stoßschutzleisten. Sehr weit öffnende, leicht schließende Türen. Zentralverriegelung mit Infrarot-Fernbedienung. Reserverad gut zugänglich und platzsparend unter dem Kofferraumboden. Serienmäßig Radioantenne.
Schlecht: Frontblinker und Nebel-Zusatzscheinwerfer im Stoßfänger bruchgefährdet. Spärliches Bordwerkzeug.

Kofferraum

Gut: Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt. Niedrige Ladekante und weit öffnende Klappe. Großes Volumen. Durchladeluke mit Skisack. Sehr gut nutzbares Format; glatte Flächen. Zentralverriegelungsunabhängige Absperrmöglichkeit.
Schlecht: Keine Ablagen und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung.

Innenraum

Gut: Geräumiger Innenraum – vorn sehr große Kopf-, hinten sehr große Kniefreiheit; Fahrersitz (höhen- und neigungseinstellbar) für Personen bis ca. 1,85 m Größe. Sehr bequemes Ein- und Aussteigen; Einstiegsleuchten in den Türen. Gute Verarbeitung. Beleuchteter Make up-Spiegel.
Schlecht: Anlegen der Rücksitzgurte umständlich. Handschuhfachbeleuchtung nur bei eingeschalteter Zündung.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle, leichte Fahrzeugbedienung – Hebel und Schalter (beleuchtet) griffgerecht; gut ablesbare Instrumente und deutliche Kontrolleuchten. Höheneinstellbares Lederlenkrad (Servounterstützung). Außenspiegel beheizt und elektrisch einstellbar. Elektrische Fensterbetätigung (Fahrerfenster mit Antippautomatik); Funktion auch ohne Zündung. Scheibenwischer mit variabler Intervallschaltung; Wascherdüsen beheizbar. Beheizbare Heckscheibe mit Abschaltautomatik. Anzeige für Außentemperatur, Ölstands- und Scheibenwaschwasser-Niveau. Leuchte für nicht korrekt geschlossene Türen. Warnsignal bei vergessenem Abschalten des Lichts. Helle Innenraumbeleuchtung und Leselampe an allen Sitzplätzen. Gutes Scheinwerferlicht (Doppelreflektoren). Nebel-Zusatzscheinwerfer.
Schlecht: Außenspiegel wirken verkleinernd. Hupkontakt im Blinkerhebel. Hinten unübersichtliche Karosserie.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront, versenkte Wischer und Türgriffe reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Tür-Warnleuchten. Konturen im Innenraum größtenteils glattflächig und abgepolstert. Gurtanordnung auf allen Sitzen einwandfrei – Umlenkbeschlag der Vordersitzgurte höheneinstellbar und Schloß am Sitz.
Schlecht: Gurtbeschlag der Vordersitze vorstehend und im Kopfbereich. Kopfstützen der Rücksitze nur für Personen bis ca. 1,60 m Größe einstellbar. Türen-Kindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten; selbst bei schneller Kurvenfahrt keine unangenehmen Lastwechselreaktionen. Sehr exakte Lenkung. Schnell ansprechende, fein dosierbare Bremse. Durch ABS auch bei Notbremsung beibehaltene Lenkbarkeit.
Schlecht: Keinerlei Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Einstellung „Komfort" – ausgewogen abgestimmtes, komfortables Fahrwerk; Unebenheiten aller Größenordnung werden tadellos geschluckt. Sehr bequeme, gut konturierte Sitze; Vordersitze mit variabler Kreuzstütze; sehr entspannte Sitzposition des Fahrers.
Schlecht: Einstellung „sportlich straff" – unausgewogenes Fahrwerk (ständiges unangenehmes Stuckern). Auf unebener Straße Fahrwerkgeräusche.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente übersichtlich und funktionell. Kräftige Heizung; Temperatur thermostatisch geregelt. Luftaustritt im Fond separat einstellbar. Colorscheiben. Besonders kräftiges Fünfstufen-Gebläse. Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet. Staub- und Pollenfilter nicht lieferbar.

Wichtige Änderungen

5/90 Erste Vorstellung des neuen Peugeot-Spitzenmodells als viertürige Stufenhecklimousine in drei Motorvarianten: 2-l-Vierzylinder mit 89 kW (121 PS) und die beiden 3-l-V6 mit 123 kW (167 PS) sowie (mit Vierventiltechnik) mit 147 kW (200 PS).

10/90 Erweiterung der Motorenpalette: 2,1-l-Vierzylinder-Turbodiesel mit 80 kW (109 PS).

Motorisierung

Gemessen an der Größe der Karosserie des Peugeot 605 ist auf jeden Fall einer der beiden 3-l-V6-Motoren eine glückliche Wahl. Der kleinere mit 123 kW (167 PS) läuft geschmeidiger als sein mit Vierventiltechnik ausgestatteter Bruder, der 147 kW (200 PS) mobilisiert. Beiden Versionen steht genug Durchzugskraft für schaltfaules Fahren zur Verfügung.

Wem weniger Leistung lieber ist, der sollte sich überlegen, ob er nicht statt des 2-l-Benziners gleich den 2,1-l-Turbodiesel nimmt, der sehr harmonisch und auch sparsam zu Werke geht.

Häufigste Mängel und Pannen

Beim Peugeot 605 kam einiges an Unregelmäßigkeiten zusammen. Undichte **Wasserschläuche** (auf Wasserläufer am Motorblock oder auf Tropfen unter dem Auto achten!) und **Zylinderkopfdichtungen** zogen kapitale Motorschäden nach sich. Bei den V6-Motoren wurden ab Modell 91 die Dichtflächen verbessert, um die Ölundichtigkeiten in den Griff zu bekommen.

Die Elektrik machte häufig wegen unzureichender Kontakte des **Drosselklappenpotentiometers** und der **Klopfsensoren**, defekter **Lichtschalter** sowie unterdimensionierter **Batterien** von sich reden.

Die schwergängige **Kupplungsscheibe** war häufig für Schaltprobleme verantwortlich, und hakelige Schaltgestänge hatten ebenfalls manches Getriebe oder zumindest von dort ausgehende Geräusche auf dem Gewissen.

Wegen eines defekten Achswellendichtrings bekam das **Lenkgetriebe** eine Öl-Tropfnase. Die Bremsanlage zeichnete sich durch Defekte in den **ABS-Steuergeräten** und durch Probleme mit den vorderen **Bremsscheiben** (ab Herbst 92 größerer Durchmesser und mehr Materialstärke) auch nicht gerade als sonderlich zuverlässig aus.

An der Karosserie waren zahlreiche Verarbeitungsmängel zu beanstanden: Knister- und Quietschgeräusche im Innenraum, **Klimaanlagenausfälle** wegen eines unglücklich montierten Lufteintrittsgitters (bis 9/90).

Wegen dieses umfangreichen Mängelkatalogs hat Peugeot europaweit alle 605-Modelle in die Werkstätten zurückgerufen. Dort werden die Autos auf den aktuellen Produktionsstand gebracht und zahlreiche Mängel beseitigt. Es ist vor dem Kauf unbedingt zu klären, ob der Gebrauchtwagen diese Kur bereits hinter sich hat.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: Porsche 924. Der als günstiges Einsteigermodell gedachte 924 mit gläserner Heckklappe ist sowohl mit einem von Audiaggregaten abgeleiteten Triebwerk als auch mit echten Porschemotoren erhältlich

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Kräftige Stoßfänger aus Kunststoff. Besonderer Korrosionsschutz. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker und Scheinwerfer im Stoßfänger gefährdet. Faltreserverad unpraktisch und nur für kurze Strecke.

Kofferraum

Gut: Klappbare Rücksitzlehne. Ösen für Befestigungsgurte. Rollo gegen Einsicht. Vollständige Auskleidung mit Teppich. Große, praktische Ablagefächer. Beleuchtung. Entriegelung auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Beladen durch hohe, eingezogene Bordwand erschwert. Flaches Format. Diebstahlsicherheit ungenügend (Zugänglichkeit von innen).

Innenraum

Gut: Vorn große Innenbreite. Fahrersitz-Längsverstellung für Personengröße bis 1,95 m.
Schlecht: Einstieg und Platz für Fahrer durch ungünstig angeordnetes Lenkrad beengt. Verstellung der Vordersitzlehnen schlecht zugänglich. Kleines Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Elektrische Betätigung für Außenrückspiegel und Fenster. Wisch-/Waschhebel funktionell; Wisch-/Wasch-Automatik. Auch übrige Schalter und Hebel überwiegend funktionell. Instrumente und Kontrolleuchten übersichtlich. Wirksamer Scheibenwischer; beheizte Waschdüsen. Große Rückspiegel; Außenrückspiegel beheizbar. Zusätzliche Fernscheinwerfer.
Schlecht: Serienlenkrad zu groß (Beinkontakt). Unübersichtliche Karosserie.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront und teilversenkte Scheibenwischer mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchte. Lederlenkrad mit Prallfläche. Konturen im Innenraum entschärft.
Schlecht: Gurtpeitschen der Vordersitze nicht am Sitz befestigt. Kopfstützen (integriert) nur für Personen bis 1,75 m.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Sehr gute Kurvenlage; hohe Querbeschleunigung. Geringe, gut kontrollierbare Lastwechselreaktionen. Mit Servolenkung (Aufpreis) Handlichkeit. Sehr exakte und besonders feinfühlige Lenkung. Wirksame, spontan ansprechende Bremse; auch bei starker Abbremsung Spurhaltung einwandfrei.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; sportliche, dennoch nicht unangenehme Fahrwerkshärte. In Kurven sehr geringe Seitenneigung. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte Sportsitze mit gutem Seitenhalt; Federung ausgewogen straff.
Schlecht: Sitzbezug seitlich aus unangenehmem Kunststoff. Bei Schnellfahrt hohes Geräuschniveau im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Temperatur fein einstellbar. Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar. Kräftiges Vierstufen-Gebläse.
Schlecht: Frontscheibe neigt im Winter trotz Gebläse zum Beschlagen. Im Sommer starke Aufheizung des Innenraums; Belüftung nicht ausreichend. Bei Defrosterstellung Zugerscheinung. Keine Innenzirkulation oder Schnellabschaltung der Luft.

Wichtige Änderungen

1/76 Modell-Einführung.
9/82 Turbo-Produktion eingestellt.
9/85 924 S eingeführt.
6/88 Produktion endgültig eingestellt.

Motorisierung

Der bis Mitte 1985 als Grundmotorisierung dienende Zweiliter mit 92 kW (125 PS) bietet ordentliche Fahrleistungen bei großer Sparsamkeit. Die durstigere turbogeladene Ausführung mit 130 kW (177 PS) ist wegen ihres Alters (bis 82 lieferbar) mit Vorsicht zu genießen. Ein Geheimtip ist der 2,5-Liter-Porsche-Motor mit 110 kW (150 PS) und Kat. Sehr guten Fahrleistungen (0–100 km/h 9,0 s, Höchstgeschwindigkeit knapp 215 km/h) steht ein geringer Verbrauch gegenüber. Das gleiche gilt für die ab 8/87 eingebaute 160-PS-Variante.

Häufigste Mängel und Pannen

Die Motoren des kleinsten Porsche sind generell recht zuverlässig. Allerdings fallen die Zweiliter (hier vor allem die Turboausführung) gelegentlich durch durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** auf. Die Kühlflüssigkeit auf richtigen Stand und auf Gasbläschen überpüfen und auf **Wassertemperatur** bei zügiger Probefahrt achten! Auch auf ungewöhnliche Motorgeräusche achten, die eventuell den beginnenden Defekt des **Zahnriemens** signalisieren könnten. Relativ selten geben die Steuergeräte der elektronischen **Zündanlagen** ihren Geist auf, öfter schon die **Lichtmaschine** und die **Batterie**. Deshalb besonders ältere Autos daraufhin überprüfen, ob sie auch mehrmals hintereinander anspringen. Versucht man dies nach zügiger Probefahrt, so kommt man auch eventuellen Problemen beim Heißstart auf die Spur, die den 924 öfter befielen (mit dem erneuten Anlassen einige Minuten warten).

Gelegentlich gibt es Probleme mit der elektrischen **Kraftstoffpumpe**, außerdem sollte man auf den Zustand des **Keilriemens** achten, der gern reißt. Bei stark beanspruchten Fahrzeugen sind häufig die **Spurstangengelenke** ausgeschlagen. Um hier nicht die teure Reparatur in Kauf nehmen zu müssen, auf einwandfreien Geradeauslauf und geringes Lenkspiel achten!

Bei flott gefahrenen Autos sind häufig die **Bremsscheiben** verschlissen (erkennbar unter anderem an tiefen Riefen in der Scheibe). Auch Zustand der Beläge und gleichmäßige Handbremswirkung überprüfen. Die **Klappscheinwerfer** sind nicht korrosionsbeständig, also besonders die Reflektoren begutachten. Ansonsten gibt es beim 924 durch den guten Rostschutz im Normalfall keine Korrosionsprobleme. Lediglich sehr alte Autos sollte man vorsichtshalber prüfen!

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Kräftige Stoßfänger aus Kunststoff. Tank abschließbar. Türarretierung wirksam. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Platz für Warndreieck und Verbandkasten in Kofferraummulde. Unterboden und Hohlräume mit gutem Korrosionsschutz; 10 Jahre Garantie gegen Durchrosten. Verarbeitung gut.
Schlecht: Gefährdete Lage der Frontblinker und Fernscheinwerfer. Faltreserverad unpraktisch.



Vom ADAC im August 85 getestet: Porsche 944. Der Sportwagen mit Heckklappe bietet gute Fahrleistungen für deutlich weniger Geld, als der begehrte 911 den Gebrauchtwagenkäufer kostet

Kofferraum

Gut: Vergrößerter Kofferraum bei vorgeklappter Rücksitzlehne; einfache Handhabung. Ösen für Befestigungsgurte. Rollo gegen Einsicht. Auskleidung sehr gut (Teppich). Große, praktische Ablagefächer. Beleuchtung bei geöffneter Kofferraumklappe. Entriegelung auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Beladen durch hohe, eingezogene Bordwand erschwert. Kofferraum flach.

Innenraum

Gut: Vorn große Innenbreite. Fahrersitz-Längsverstellung für Personengröße bis 1,95 m. Zustieg nach vorn mit kleinem Lenkrad (Aufpreis) verbessert. Türtaschen; Ablage unter Armaturenbrett.
Schlecht: Auf Rücksitz nur Platz für Kinder. Einstellelement der Vordersitzlehnen schlecht zugänglich. Sehr kleines Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralschlüssel. Türöffner und Schlösser funktionell. Pedale in richtigen Abständen zum Fahrer. Schalthebel liegt gut zur Hand. Mit Servounterstützung (Aufpreis) leichtes Rangieren. Schaltung sehr exakt. Außenrückspiegel elektrisch einzustellen. Wisch-/Waschhebel funktionell; Wisch-/Wasch-Automatik. Große Hupfläche am Lenkrad. Auch übrige Bedienelemente überwiegend funktionell. Kontrolleuchten übersichtlich und für viele Funktionen. Fahrlicht mit Standlichtumschaltung. Instrumente übersichtlich. Ökonometer. Drainagerinnen zur Freihaltung der Scheiben vor Nässe. Große Rückspiegel; Außenrückspiegel beheizt. Halogenscheinwerfer.
Schlecht: Serienlenkrad zu hoch (Beinkontakt). Schalter für Außenlicht nicht am Lenkrad. Unübersichtliche Karosserie.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Scheibenwischerachsen versenkt. Tank an sicherer Stelle. Seitenblinker. Verbundglas-Frontscheibe. Lenkrad umschäumt und mit Prallfläche. Armaturenbrett und Fensterpfosten glatt und gepolstert. Gurtschloß vorn am Sitz verankert.
Schlecht: Metallbügel der Sonnenblenden im Kopfbereich. Kopfstützen (integriert) nur für Personengröße bis 1,75 m. Kopfabstand zur Frontscheibenoberkante gering.

Fahrverhalten

Gut: Eigenlenkverhalten leicht untersteuernd. Mit verbessertem Fahrwerk (Aufpreis) sehr gute Straßenlage. Sportliches Handling; hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich. Lastwechsel in der Kurve gut beherrschbar. Mit Servolenkung gute Handlichkeit. Auch in engen Kurven beim Beschleunigen gute Traktion. Sehr exakte und besonders feinfühlige Lenkung. Rückstellung angenehm gleichmäßig und nicht zu stark. Bremse äußerst wirkungsvoll und fein dosierbar. Auch bei starker Abbremsung Spurhaltung einwandfrei.

Fahrkomfort

Gut: Abstimmung der Federung und Dämpfung sehr ausgewogen. Federungsansprechen recht gut. Besonders bei schneller Fahrt schluckfreudige Federung. In Kurven sehr geringe Seitenneigung. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte Sportsitze mit gutem Seitenhalt; Federung angenehm straff. Geräuschniveau bei jeder Geschwindigkeit sehr niedrig. Heizungsgebläse leise.
Schlecht: Sitzbezug seitlich aus unangenehmem Kunststoff.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienelemente gut erreichbar. Beleuchtung. Temperatur fein einstellbar. Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar. Entfrostermöglichkeit für Seitenscheiben. Kräftiges Vierstufen-Gebläse.
Schlecht: Im Sommer starke Aufheizung des Innenraums. Belüftung schwach. Zugerscheinung durch Mitteldüsen.

Wichtige Änderungen

9/81 Modell-Vorstellung.

1/85 Katalysator- und Turbo-Motoren.

9/86 S-Modelle.

9/89 Neu: S2-Modell und S2 Cabrio.

10/91 Produktion eingestellt. Neu: 968.

Motorisierung

Bereits die Basismotorisierung des 944 bietet gute Fahrleistungen bei sehr günstigem Verbrauch. Selbst in der schwächsten Version werden hier 120 kW (163 PS) geboten. Der 944 S mit Vierventilmotor und 140 kW (190 PS) kann schon als Konkurrenz zum Kat-gereinigten Carrera gelten. Vollends souveräne Fortbewegung bieten der 944 Turbo (162 kW/229 PS) und der 944 Turbo S (184 kW/250 PS). Sie sind kultivierter als ein Carrera, aber in den Fahrleistungen (Höchstgeschwindigkeit 260 km/h) dem Klassiker absolut ebenbürtig.

Häufigste Mängel und Pannen

Beim Kauf eines gebrauchten 944 gilt es besonders, den Zustand des **Motors** zu überprüfen. Die Aggregate leiden, vor allem bei schneller Fahrweise, häufig unter **Kühlwasserverlust** aufgrund von Mängeln im Bereich Zylinderkopfverschraubung oder -abdichtung. Die Folge ist dann oft eine durchgebrannte **Zylinderkopfdichtung**. So sollte man bei allen Baujahren auf folgende Punkte achten: Wie hoch steigt die Kühlwassertemperatur bei forcierter Fahrt? Ist der Stand der Kühlflüssigkeit ok? Zeigen sich um die **Zündkerzen** und um die Zylinderkopfdichtungen herum grünliche Ablagerungen, die vom Wasserverlust herrühren? Gelegentlich reißen auch die **Zahnriemen** oder sind (beim Baujahr 88) die **Wasserpumpen** undicht. Noch ein Tip: Nie den Ölstand unter „Minimum" absinken lassen, da sonst bei zügiger Fahrweise ein baldiger Exitus des zweiten **Pleuellagers** zu befürchten ist. Bisweilen fallen die **Zündgeräte** oder die elektrische **Kraftstoffpumpe** aus. Schließlich gibt es noch manchmal undichte **Einspritzventile** (Sichtprüfung bei laufendem Motor) oder Dampfblasenbildung im **Benzinsystem** (mehrmalige Startversuche nach zügiger Probefahrt!). Im Zweifelsfall sollte man den Motor vom Fachmann untersuchen lassen. Ansonsten gibt es keine gravierenden Schwachstellen beim 944.

Gelegentlich können die **Spurstangen** ausgeschlagen sein, weshalb Interessenten auf Lenkspiel und Geradeauslauf schauen sollten. Bedingt durch die hohen Fahrleistungen verschleißen **Bremsscheiben** und **-beläge** relativ schnell. Auch gleichmäßige Handbremswirkung überprüfen. Die **Auspuffanlage** rostet schon relativ früh durch, und die Klappscheinwerfer erblinden. Davon abgesehen gibt es beim 944 keine Rostprobleme.

Karosserie

Gut: Stabile Stoßfänger (hydr. Pralldämpfer gegen Aufpreis). Gut eingepaßte Türen und Deckel. Besonderer Korrosionsschutz (feuerverzinkte Karosserie). Solide Karosserie.
Schlecht: Frontblinker in stoßgefährdetem Bereich. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Faltreserverad unpraktisch und nur für kurze Strecken.

Kofferraum

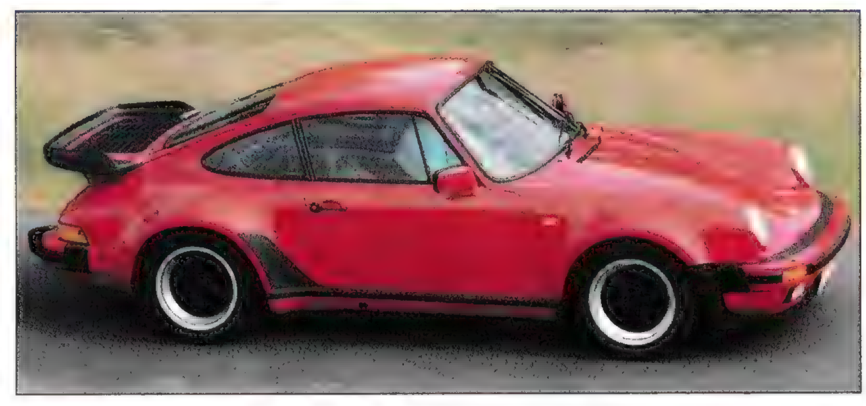
Gut: Gepäckunterbringung unter Fronthaube und bei geklappten Rücksitzlehnen auch im Innenraum. Beleuchtung. Fernentriegelung für Fronthaube abschließbar.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat sehr kleiner Kofferraum. Vorklappen der Rücksitzlehnen umständlich.

Innenraum

Gut: Fahrersitz auch für große Personen einstellbar. Große Türen und verhältnismäßig hohe Sitzposition ermöglichen bequemes Ein- und Aussteigen. Durch große Innenhöhe kein beengtes Raumgefühl. Vordersitze elektrisch höhen- und neigungsverstellbar.
Schlecht: Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen. Handschuhfach klein und unübersichtlich.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Außenspiegel und Vorderfenster elektrisch zu betätigen (Fensterbetätigung bei offener Tür auch ohne Zündung). Intervallschaltung des Scheibenwischers variabel. Schalter und Hebel in Griffnähe; wichtige Schalter mit Auffindbeleuchtung. Anzeige für Ölstand, Öldruck und Öltemperatur. Bremsbelagverschleißanzeige. Für Sportwagenverhältnisse Übersicht und Rundumsicht sehr gut. Wischer auch bei schneller Fahrt und starkem Regen wirksam; Intensiv-Scheibenreiniger. Zweistufen-Heizung für Heckscheibe. Große Rückspiegel; Außenrückspiegel beheizbar. Halogenscheinwerfer mit Hochdruck-Waschanlage. Nebelscheinwerfer.
Schlecht: Zündschloß links vom Lenkrad unpraktisch. Lenkung erfordert hohen Kraftaufwand. Schalter für Heckscheibenheizung schlecht erreichbar. Instrumente zum Teil vom Lenkrad verdeckt.



Vom ADAC im August 87 getestet: Porsche 911 Carrera. Bei dem Klassiker – im Foto: der Turbo – kann man zwischen dem Coupé, dem Targa (mit abnehmbarem Festdach) und – seit 1982 – dem Cabrio ohne Überrollbügel wählen

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Seitenblinker. Nebelrückleuchten. Lenkrad umschäumt und mit großer Prallfläche. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert. Kopfstützenhöhe für Personen bis etwa 1,90 m.

Fahrverhalten

Gut: Auf ebener Straße guter Geradeauslauf auch bei hohem Tempo. Sportliche Kurvenlage (unter- bis übersteuernd). Serienmäßig Leichtmetallräder. Gute Traktion der Antriebsräder (gegen Aufpreis Sperre). Lenkung sehr exakt und besonders feinfühlig. Wirksame, spontan ansprechende und gut dosierbare Bremse.
Schlecht: Auf unebener Straße unruhige Geradeausfahrt. Lenkrad stellt bei langsamer Kurvenfahrt stark zurück und stößt auf schlechter Straße. Kein ABS lieferbar.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung – sportliche, dennoch nicht unangenehme Fahrwerkshärte. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte, angenehm gefederte Sportsitze mit gutem Seitenhalt. Keine Probleme bei langer Fahrt.
Schlecht: Bei Bodenwellen starke Karosseriebewegungen (Schaukeln). Fahrer hat keine Abstützmöglichkeit für linkes Bein. Bei langer Autobahnfahrt laute Antriebsgeräusche störend; aufdringlich heulendes Frischluftgebläse.

Heizung und Lüftung

Gut: Lufttemperatur thermostatisch geregelt. Kalt- und Warmluft getrennt regulierbar. Luftmenge mit Gebläseregler regulierbar.
Schlecht: Bedienhebel unübersichtlich und unpraktisch. Bei Sommerregen Beschlagneigung der Scheiben. Unzureichende Belüftungsmöglichkeit. Schwaches Gebläse. Luftdüse im Armaturenbrett verursacht starken Windzug.

Wichtige Änderungen

9/83 Carrera-Modelle neu.
1/85 Kat-Modelle neu.
2/87 Neue Targa-, Cabrio- und Turbo-Modelle.
9/88 Carrera 4 (Allrad-Antrieb).
7/89 Carrera 2 Speedster.
1/90 Tiptronic (Automatikgetriebe für Carrera 2).
8/90 Neuauflage des Turbo mit 235 kW (320 PS).
10/92 Carrera RS und Carrera 2 Cabrio Turbo-Look.
1/93 3,6 l Turbo.
9/93 Modellüberarbeitung.

Motorisierung

Die erste Kat-Version mit 170 kW (231 PS) von 1986 war für Porsche-Verhältnisse nicht gerade ein Ausbund an Spritzigkeit. Deutlich mehr Dampf hat der bis Anfang 1989 gelieferte 3,2-l-Motor mit 160 kW (217 PS).

Eine besonders harmonische Verbindung zwischen Motor und Antrieb ist Porsche mit dem Carrera 4 (4 heißt Allradantrieb) gelungen. Er leistet 184 kW (250 PS). Es gibt ihn natürlich auch mit gewohntem Heckantrieb (als Carrera 2).

Seit Herbst 90 bietet Porsche auch wieder einen Turbo mit 235 kW (320 PS) an.

Häufigste Mängel und Pannen

Aufgrund der besonderen Bauweise des komplett aus Leichtmetall gefertigten Boxermotors kommt es beim 911 häufig zum **Ölaustritt** am Motorblock. Die notwendigen Abdichtarbeiten sind sehr teuer und oft erfolglos. Die zu starke Ölundichtigkeit ist auch für den TÜV ein Grund zur Beanstandung. Also genau unter den Wagen schauen (lassen), am besten nach längerer zügiger Probefahrt, falls der Motor vorher gereinigt worden ist. Zweite Achillesferse des Sechszylinders ist die **Steuerkette** der **Nockenwelle**. Obwohl 1983 ein hydraulischer Kettenspanner eingeführt wurde, macht vor allem diese Einrichtung selbst bei neueren Modellen noch Probleme. Bei der Probefahrt und im Leerlauf genau auf ungewöhnliche Geräusche achten, die darauf hinweisen könnten, daß die Kette nicht straff genug gespannt ist. Außerdem einen zuverlässigen Wartungsnachweis fordern, denn eine regelmäßige Kontrolle durch die Werkstatt ist notwendig.

Die **Zündung** fällt gelegentlich durch lose **Kontaktstecker** oder feuchte **Verteilerkappen** auf, und ein ausgehängter **Gaszug** trägt bisweilen zu einem unfreiwilligen, aber billig zu behebenden Stillstand bei. Der kräftige Motor und die gute Traktion tragen bei gefühlloser Behandlung zu hohem **Kupplungsverschleiß** bei – ebenfalls bei der Probefahrt genau prüfen. Der hohen Leistung müssen natürlich auch Bremsen und Reifen Tribut zollen. Außerdem: Im Fahrzeugschein nachsehen, ob die montierten Räder auch eingetragen sind!

Die **Karosserie** des 911 ist grundsätzlich sehr widerstandsfähig gegen Rost. Dies gilt allerdings dann nicht, wenn nachträgliche Blecharbeiten oder Unfallreparaturen unsachgemäß (ohne Rostschutzvorsorge) durchgeführt wurden.



Vom ADAC im August 83 getestet: Renault 4 GTL. Der wegen seines guten Raumangebotes und des geringen Verbrauchs vor allem von Studenten und Frauen geschätzte Franzose war nur als fünftürige Kombilimousine zu haben

Karosserie

Gut: Reserverad gut zugänglich und raumsparend untergebracht. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; fünf Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Schlecht: Schwächliche Stoßfänger. Tankdeckel nicht verschließbar. Türen ohne Arretierung. Lieblose Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Vergrößerter Kofferraum nach Vorklappen der Rücksitzbank. Einfache Handhabung. Zugänglichkeit sehr gut (niedrige Ladekante, große Tür). Boden eben. Geklappter Rücksitz verhindert Vorrutschen der Koffer.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Keine Gepäckabdeckung. Keine Ablagefächer. Unbeleuchtet.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personengröße bis ca. 1,85 m einstellbar. Sitzeinstellung funktionell. Viele praktische Ablagefächer.
Schlecht: Im Fond wenig Kniefreiheit. Einsteigen wegen sofort wieder zuklappender Türen erschwert. Hinten unbequemes Einsteigen durch schmale Türen. Kein Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralschlüssel. Lenkrad, Pedale und Schalthebel gut angeordnet. Schaltung leichtgängig und exakt. Praktische Schiebefenster. Wischer- und Lichtschalter am Lenkrad. Schalter für Heckscheibenheizung gut erreichbar. Übersichtliche Karosserie.
Schlecht: Entriegelung der hinteren Türen von außen umständlich. Lenkung schwergängig. Bei starker Abbremsung hoher Kraftaufwand am Pedal. Choke versteckt. Betätigung der Hupe mit Blinkerhebel. Mit Abblendlicht keine Lichthupe. Scheibenwascher mit Fußpumpe. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Wischer stehen bei Stillstand senkrecht im Blickfeld. Innenrückspiegel nicht abblendbar. Innenleuchte muß beim Ein- und Aussteigen von Hand bedient werden.

Sicherheit

Gut: Tank an sicherer Stelle. Verbundglas-Frontscheibe.
Schlecht: Karosseriefront kantig. Blinkleuchten von der Seite nicht zu sehen. Im Kopfbereich unverkleidete Blechprofile. Lenkrad ungepolstert und ohne Prallfläche. Armaturenbrett und Fensterpfosten hart und kantig. Sicherheitsgurte vorn für große Fahrer ungünstig; Peitschen flexibel. Kopfstützen nur für Personengröße bis ca. 1,75 cm.

Fahrverhalten

Gut: Unbeladen gutmütige Fahreigenschaften; exakte, feinfühlige Lenkung.
Schlecht: Stark rückstellende Lenkung. Bremse wegen hartem Druckpunkt nur mäßig dosierbar, besonders ungünstig bei glatter Straße. Beladen Schlingerneigung und starkes Aufschaukeln.

Fahrkomfort

Gut: Abstimmung der Federung und Dämpfung recht ausgewogen. Schluckfreudige Federung. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Vordersitze körpergerecht.
Schlecht: Bei Querrillen hartes Fahrwerkspoltern. Auf Kopfsteinpflaster Vibrationen und Dröhnen. Bei Bodenwellen und in Kurven schaukelnde Karosserie. Nachgiebige, zu wenig Körperhalt bietende Rücksitze. Aufdringlich heulendes Heizungsgebläse.

Heizung und Lüftung

Gut: Geringe Aufheizung des Innenraums bei Sommerwetter. Auch bei voller Gebläseleistung kaum Zugerscheinung.
Schlecht: Bedienungselemente systemlos über Armaturenbrett verstreut und unbeleuchtet. Schwache Heizung. Heiztemperatur und Luftverteilung nur ungenau einzustellen. Langwieriges Entfrosten der Scheiben.

Wichtige Änderungen

1961 Verkaufsstart der Renault-4-Baureihe.
9/81 Rodeo-4-Produktion eingestellt.
9/83 Verbundglas-Frontscheiben für alle Modelle.
9/86 R4-, R4-TL-Import eingestellt.
6/89 Import des GTL endgültig eingestellt.

Motorisierung

Der Motor des vom ADAC getesteten Renault 4 GTL ist drehfreudig, laufruhig und hängt gut am Gas. Sein Kaltstartverhalten bei jeder Witterung ist einwandfrei. Das Viergang-Getriebe ist der Motorcharakteristik gut angepaßt und läßt sich sauber schalten. Minuspunkte gibt es für den hohen Verbrauch. Neben diesem bedingt schadstoffarmen Motor des R4 GTL mit einem Hubraum von 1108 cm³ und einer Leistung von 25 kW (34 PS) gibt es noch ein Basis-Triebwerk mit 839 cm³ und 21 kW (29 PS), das bis 86 im Angebot war.

Häufigste Mängel und Pannen

Kraftfahrer, die einen Renault 4 kaufen möchten, müssen wissen, daß der „Oldtimer" technisch und karosseriemäßig ziemlich antiquiert ist. Seit er 1961 auf den Markt kam, gab es zwar etliche Detailveränderungen, aber bei den wesentlichen Teilen blieb er weitgehend unverändert. Da er eine ziemlich robuste Technik aufweist, schnitt er bei der Mängelstatistik des ADAC dennoch recht gut ab. In den Jahren 81/82 war er sogar auf den vorderen Plätzen zu finden.

Aber frei von Mängeln und Pannenursachen war natürlich auch der Renault 4 nicht. So gab es zum Beispiel häufig ölundichte **Motoren**, und beim Baujahr 88 fallen defekte **Thermostate** auf. Die **Zündanlagen** erwiesen sich zum Teil als störanfällig und feuchtigkeitsempfindlich. Schlechter Wartungszustand ist hier vielfach die Ursache. Feuchtigkeitsempfindliche **Verteilerkappen**, verbrannte **Unterbrecherkontakte** und defekte Anlasser **und Magnetschalter** sind hier die Pannenursachen (Bj. 85/86). Bei allen Baujahren traten defekte **Vergaser** auf, und bei älteren Fahrzeugen können **Gasseilzüge** reißen.

An den **Kupplungen** war hoher Verschleiß bei allen Baujahren zu beobachten, und 1988 fallen öfter defekte Kupplungsbetätigungen auf. Bei Probefahrt darauf achten!

An der **Lenkung** sind Lenkgelenke und Lenkhebel ziemlich verschleißanfällig. Auf poröse Staubmanschetten und zu großes Lenkungsspiel achten! **Betriebs-** und **Feststellbremsen** fallen überdurchschnittlich oft mit zu geringer bzw. ungleichmäßiger Wirkung auf. Und Korrosion gibt es nicht nur am **Auspuff**, sondern auch an tragenden Teilen der **Karosserie**, am **Bodenblech**, an **Türen**, **Hauben**, **Seitenteilen**, **Kotflügeln** etc. Insgesamt sind viele Fahrzeuge in schlechtem Pflegezustand!

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Rundum großflächiger Karosserieschutz. Frontblinker außerhalb stoßgefährdetem Bereich. Tank abschließbar. Leicht schließende Türen mit kräftiger Arretierung. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Kofferraum. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; fünf Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Schlecht: Warndreieck und Verbandkasten sind nicht zu befestigen.



Vom ADAC im August 85 getestet: Renault 5 TL. Der „Kleine Freund" bietet eine originelle, zwei- oder viertürige Karosserie mit großer Heckklappe und einem ausreichenden Raumangebot, kompaktes Format, knappe Außenabmessungen

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitz klappbar. Zugänglichkeit sehr gut (niedrige Ladekante, große Tür). Praktisches Format. Geklappter Rücksitz schützt gegen Vorrutschen der Koffer. Gepäckabdeckung.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleiner Kofferraum. Spärliche Auskleidung. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung. Schlüssel muß beim Absperren linksherum gedreht werden.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personengröße bis etwa 1,85 m einstellbar. Vorn viel Platz und bequemes Ein- und Aussteigen (sehr breite und weit öffnende Türen). Schmale Vordersitzkonsolen für mehr Beinfreiheit im Fond. Einstellen der Vordersitze einfach. Viele praktische Ablagefächer.
Schlecht: Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen. Kein Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Innere Türöffner auch im Dunkeln schnell zu finden. Schalthebel liegt sehr gut zur Hand. Lenkung beim Rangieren und während der Fahrt leichtgängig. Schaltung sehr exakt geführt. Wischerhebel und Schalter für Fahrlicht praxisgerecht. Blinker mit Tippkontakt für kurze Signale. Alle Schalter übersichtlich und mit Auffindbeleuchtung. Kontrollleuchten für alle wichtigen Funktionen. Gut ablesbare Instrumente. Übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Wirksame Scheibenwaschanlage. Heckwischer und -wascher. Seitenscheiben verschmutzen kaum.
Schlecht: Zweischlüssel-System; hakelige Türschlösser. Unangenehm harter Lenkradkranz. Handhabung der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Radio an unübersichtlicher, schlecht erreichbarer Stelle. Huptaste im Blinkerhebel sehr unpraktisch. Tacho ohne Angabe der Gangbereiche. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Innenspiegel klein (geringes Sichtfeld).

Sicherheit

Gut: Kopfstützen für Personen bis 1,80 m einstellbar. Abgeflachte Karosseriefront mit nachgiebigem Stoßfänger mildert Fußgängerunfall; versenkte Türgriffe. Tank an sicherer Stelle. Blinkleuchten von der Seite gut sichtbar. Verbundglas-Frontscheibe. Lenkrad umschäumt.
Schlecht: Kanten im Kniebereich der Vornsitzenden. Kopfstützen zu nachgiebig.

Fahrverhalten

Gut: Gutmütige Kurvenlage. Richtungsstabilität bei jedem Tempo. Lenkung sehr exakt und ausreichend feinfühlig. Bremse wirksam; auch bei starker Abbremsung Spurhaltung einwandfrei. Auch bei beladenem Kofferraum kaum Verschlechterung der Fahreigenschaften.
Schlecht: Starke Entlastung des kurveninneren Vorderrades (bei Schnellfahrt Durchdrehen bzw. verringerte Seitenführung). Lenkrad-Rückstellung besonders um die Mittellage zu stark. Bremse wegen harten Druckpunkts nur schlecht dosierbar.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Unebenheiten aller Größenordnungen werden fein abgefedert. Auch bei voll beladenem Fahrzeug kaum Komforteinbuße. Vordersitze komfortabel gefedert, guter Körperhalt. Unaufdringliches Fahrgeräusch bei allen Geschwindigkeiten.
Schlecht: Starke, gewöhnungsbedürftige Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven. Rücksitzlehne kurz. Aufdringlich heulendes Heizgebläse.

Heizung und Lüftung

Gut: Schalter gut erreichbar und einfach in der Handhabung. Skalenbeleuchtung. Schnell ansprechende Heizung. Temperatur fein einstellbar. Individuelle Verteilung der Luft möglich. Seitlich variable Defrosterdüsen.
Schlecht: Im Sommer Aufheizung des Innenraums durch den Motor (schwache Wärmeisolierung). Keine Umluft- oder Luftabschaltung.

Wichtige Änderungen

1/85 Modifizierte Modellreihe eingeführt.
4/85 GT Turbo (85 kW/115 PS).
7/85 Katalysator für 44-kW-(60 PS)-Motor.
8/85 Fünftürige Modelle eingeführt.
1/86 1,6-l-Dieselmotor mit 40 kW/60 PS.
8/87 Modellreihe überarbeitet.
11/88 1,4-l-Katalysator-Motor mit 43 kW/58 PS.
4/91 Alle Modelle bis auf „Campus" eingestellt.
11/92 Modell eingestellt.

Motorisierung

Durchzugskräftig, laufruhig und mit guter Gasannahme empfiehlt sich der 1,1-l-Motor (34 kW/47 PS) des Renault 5 TL (Fünfgang). Mit dem serienmäßig gut abgestuften Fünfgang-Getriebe bietet er auch im obersten Gang – trotz Schoncharakter – noch genügend Durchzugskraft. Und mit dem Kraftstoff geht der kompakte Motor ziemlich sparsam um. Neben einem 1-Liter-Aggregat mit 30 kW (42 PS) werden seit 1985 auch Motoren angeboten, die bedingt schadstoffarm sind. Mit Kat-Motor kam der R 5 ab 85, ab 87 bzw. 88 gibt es zwei Kat-Motoren mit 1,4- und 1,7-Liter Hubraum.

Häufigste Mängel und Pannen

Durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** und (bis Bj. 88) defekte **Thermoschalter** führten hier zu **Motordefekten**. Kühlwassertemperatur prüfen! Pannenursachen waren auch defekte **Vergaser** (88), beschädigte **Kraftstoffpumpen** und **-leitungen** (alle Bauj.), defekte **Lichtmaschinen** und korrodierte **Zündkontaktstecker**. Bis Baujahr 88 gibt es Probleme mit gerissenen **Kupplungsseilen** (Reparatur nicht teuer). Einen hohen Verschleiß gab es an den **Lenkgelenken** (Lenkspiel prüfen). An den **Antriebswellen** auf eingerissene Manschetten achten.

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger; seitliche Stoßschutzleisten. Breite, sehr weit öffnende Türen; ungewolltes Aussperren nicht möglich. Tank abschließbar. Reserverad von außen gut zugänglich unter dem Kofferraumboden.
Schlecht: Schwache Türarretierungen. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Außer für Radwechsel kein Bordwerkzeug.

Kofferraum

Gut: Leichtes Beladen (niedrige Ladekante). Rücksitz klappbar. Gut nutzbares Format; glatter Boden. Gepäckraumabdeckung.
Schlecht: Keine Ablagefächer und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Spärliche Auskleidung. Keine Beleuchtung. Kein verschmutzungssicherer Griff an der Hecktür.

Innenraum

Gut: Geräumige Karosserie; Fahrersitz für Personen bis 1,90 m Größe einstellbar. Vorn sehr bequemes Ein- und Aussteigen; durch funktionellen Klappmechanismus der Vordersitze auch hinten relativ bequemer Zugang.
Schlecht: Instabile Vordersitze. Rücksitzgurt nur beidhändig anzulegen (in der Mitte Statikgurt). Kein abgeschlossenes Handschuhfach; hinten keine Ablagemöglichkeit.

Bedienung und Sicht

Gut: Wichtige Funktionen griffgerecht in Lenksäulenhebeln. Gut angeordnetes Lenkrad. Exakte Schaltung, Hebel liegt gut zur Hand. Gut ablesbarer Tacho. Viele Kontrolleuchten, u. a. für Stand- und Abblendlicht. Übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht.
Schlecht: Schwergängige Kupplung. Verkleinernder rechter Außenspiegel. Geringer Abstand zwischen Fensterkurbel und Türablage. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Heckwischer nicht serienmäßig. Radio im Fußraum. Hupkontakt im Blinkerhebel. Scheinwerfer-Leuchtweitenregulierung versteckt und unbeleuchtet. Tacho ohne Markierungen der Gangbereiche. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Außenbeleuchtung. Hinten keine Beleuchtung. Sicherungen schlecht zugänglich.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und versenkte

Motorisierung

Welchen Motor man im Renault Clio empfehlen kann, hängt vom Einsatzzweck ab. Für einen reinen Stadtwagen reichen der 1,2-l-Motor mit 40 kW (55 PS) oder der durchzugkräftigere 1,4-l-Motor mit 55 kW (75 PS) völlig aus. Bei längeren Überlandfahrten schätzt man mehr den 1,8 l mit 65 kW (88 PS), mit dem der Clio flink und mühelos zu fahren ist. Der 1,8-l-Vierventiler mit 99 kW (135 PS) – als Pendant zu GTI- und GSi-Versionen anderer Hersteller – ist schon fast übermotorisiert.
Absolut vernünftig: Der harmonische 1,9-l-Diesel mit 47 kW (64 PS) und Oxidationskatalysator, der auch aus niedrigen Drehzahlen kräftig hochzieht.

Häufigste Mängel und Pannen

Um zu prüfen, ob bei dem insgesamt sehr zuverlässigen Renault Clio der **Thermoschalter** für den Kühlerventilator defekt ist, läßt man den warmen Motor im Stand laufen. Sobald sich die Kühlwassertemperatur aus dem normalen Bereich hinausbewegt, muß sich normalerweise der elektrische Lüfter einschalten.

Manchmal sind die **Schläuche** der Kraftstoffanlage nicht richtig befestigt oder undicht (bei 16V-Motoren). Bei den Motoren mit **Benzineinspritzung** hapert es ab und zu in der **Elektronik**.

Bei den schwächer motorisierten Varianten läßt die Standfestigkeit der vorderen **Bremsen** zu wünschen übrig.



Vom ADAC im Januar 1991 getestet: Renault Clio 1,2 RL (fünftürig). Der kleine Franzose verfügt schon in der Grundversion über eine ausreichende Ausstattung. Die Straßenlage ist einwandfrei, die Verarbeitung sehr ordentlich

Wischerachsen reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Einwandfrei angeordnete Vordersitzgurte (Schloß günstig am Sitz befestigt, Umlenkbeschlag höheneinstellbar).
Schlecht: Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie untergebracht. Ungepolstertes Armaturenbrett. Kantige Radiokonsole in Kniенähe. Kopfstützen nur für Personen bis etwa 1,70 m Größe ausreichend. Die Entriegelungen der Vordersitzlehnen sind vom Rücksitz aus schwer zu finden.

Fahrverhalten

Gut: Handlich. Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, untersteuerndes Kurvenverhalten; nur geringe Lastwechselreaktionen. Exakte, gut den Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung. Spontanes Bremsansprechen.
Schlecht: Bremse wegen hohem Pedaldruck nicht fein dosierbar.

Fahrkomfort

Gut: Auf schlechter Straße schluckfreudige Federung; kein Karosserienicken und gut gedämpfte Wankschwingungen. Bequem gefederte Vordersitze; Sitzposition des Fahrers einwandfrei.
Schlecht: Kleine Fahrbahnunebenheiten versetzen Karosserie in unangenehmes Stuckern. Vordersitze im Rückenbereich zu nachgiebig; kurze Sitzflächen. Bei höherer Drehzahl recht lauter Motor.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige, fein regulierbare Heizung. Luftverteilung über mehrere Ausströmer problemlos individuell einstellbar.
Schlecht: Bedienungselemente werden teilweise vom Lenkrad verdeckt, die Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer sind unbeleuchtet. Seitenscheiben bei Winterwetter schwierig beschlagfrei zu halten. Hintere Seitenfenster sind beim zweitürigen Modell nicht zu öffnen. Keine Umluftschaltung oder Schnellabschaltung der Außenluftzufuhr möglich.

Wichtige Änderungen

1/91 Vorstellung der drei- oder fünftürigen Schräghecklimousine als Nachfolger des R5 mit 1,2-l-Motor und 40 kW (55 PS) sowie 1,4-l-Motor und 55 kW (75 PS).

9/91 Erweiterung der Motorenpalette: 1,8 l mit 65 kW (88 PS) und 1,8-l-Vierventiler mit 99 kW (135 PS) sowie 1,9-l-Diesel mit Kat und 47 kW (64 PS). Das gleichzeitig eingeführte Sondermodell „Baccara" ist ausschließlich mit 1,4-l- und 1,8-l-Motor lieferbar.

11/91 Sondermodell „Graffiti" mit 1,2-l-Motor.



Vom ADAC im September 88 getestet: Renault 19 TXE Kat mit fünf Türen. Diese Modellreihe ersetzt den bis dahin gebauten Typ R9/11. Die Karosse mit der heruntergezogenen und deshalb steinschlaganfälligen Nase gibt es auch mit drei Türen und seit Herbst 91 auch als Cabrio

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutzleiste. Tank abschließbar. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Kofferraum. Recht gute Verarbeitung.
Schlecht: Nebelscheinwerfer im Stoßfänger gefährdet.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Zur weiteren Vergrößerung Rücksitzlehne (asymmetrisch) oder komplette Rücksitzbank vorklappbar. Sehr bequemes Beladen durch niedrige Ladekante und weit öffnende Hecktür. Praktisches Format: ebene Flächen. Beleuchtung mit Anheben der Hecktür. Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Keine Ablagefächer.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m einstellbar. Bequemes Ein- und Aussteigen; auf den Vordersitzen großzügiges Platzgefühl. Fahrersitz höhenverstellbar. Sitzhebel gut zugänglich; Lehnen stufenlos einstellbar. Großes Handschuhfach und praktische Ablagefächer in den Türverkleidungen.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung; Betätigung auch durch Infrarot-Fernbedienung (Plip). Innenleuchte an allen Sitzen; Leselampe. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad. Beide Außenrückspiegel elektrisch einstellbar. Vorderfenster elektrisch bedienbar (nur mit Zündung). Wisch-/Wasch-Automatik. Radio an übersichtlicher Stelle und mit Klappe abzudecken. Übersichtliches Armaturenbrett; wichtige Bedienungselemente griffgerecht. Schalter mit Auffindbeleuchtung, Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal. Anzeige für Motor-Ölstand. Heckwischer mit Waschanlage. Nebelscheinwerfer.
Schlecht: Heckwischer- und Heizscheibenschalter unübersichtlich. Breite C-Säulen schränken Sicht nach schräg hinten ein. Rechter Außenspiegel wirkt verkleinernd. Zentralverriegelung funktioniert nur über Fahrertürschloß.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und teilversenkte Scheibenwischer mildern Unfall mit Fußgängern. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchte. Außer Gurtbeschlägen glattflächige Innenraumkonturen. Vorn Gurtschloß am Sitz und verstellbarer Umlenkbeschlag.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Auf Rücksitz Gurtgeometrie ungünstig im Hüftbereich. Kopfstützen nur für Personen mit einer Körpergröße bis etwa 1,70 m ausreichend.

Fahrverhalten

Gut: Recht guter Geradeauslauf. Sehr gute Kurvenlage; nur geringe, gut kontrollierbare Lastwechselreaktionen. Kaum Seitenwindempfindlichkeit. Servolenkung sehr exakt und feinfühlig. Lenkrad-Rückstellung gleichmäßig und nicht zu stark. Wirksame, fein dosierbare Bremse.
Schlecht: Bei schnellen Richtungsänderungen spürbares Nachdrängen mit dem Heck.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; hohes Schluckvermögen und feinfühliges Ansprechen. Paralleles Einfedern (kein Nikken). Entspannte Fahrer-Sitzposition – nicht zuletzt dank einer einstellbaren Kreuzstütze. Alle Sitze bequem.
Schlecht: Sitzbezug wenig atmungsaktiv.

Heizung und Lüftung

Gut: Individuelle Luftverteilung möglich – alle vier Luftauslässe im Armaturenbrett getrennt regulierbar. Rundherum Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung.
Schlecht: Bedienelemente für Heizung und Belüftung zu weit unten angebracht, unbequem zu erreichen. Keine separate Luftmengenregulierung.

Wichtige Änderungen

11/88 Neue Modellreihe eingeführt. Schräghecklimousine mit drei und fünf Türen. Motoren: 1,4-l- und 1,7-l-Benziner und 1,9-l-Diesel.

9/89 Viertürige Stufenhecklimousine „Chamade" eingeführt.

10/90 R19 16V mit 99 kW/135 PS.

9/91 Cabrio-Modell.

5/92 Modellüberarbeitung, 1,8-l-Otto-Motor und 1,9-l-Turbo-Diesel.

Motorisierung

Auch wenn schon die schwächste, 58 PS starke 1,4-l-Maschine auf Drehmoment und Elastizität ausgelegt ist, beweist der nächstgrößere 1,7-l-Motor (mit 73 oder 90 PS) mehr Souveränität vor allem im unteren Drehzahlbereich. Bei jüngeren Modellen (seit 5/92) stößt man auf die sehr laufruhigen 1,8s (65 kW/88 PS) und 1,8i (80 kW/109 PS). Die GTI-Variante – beim R19 seit Ende 90, beim Chamade seit 91 – ist ein 1,8-l-16V-Motor mit 99 kW/135 PS. Wer gern ganz sparsam fahren will, wählt den 1,9-l-Diesel mit 47 kW/64 PS oder den Turbodiesel (66 kW/90 PS). Beide sind drehfreudig, laufen aber ziemlich rauh.

Häufigste Mängel und Pannen

Lockere **Schellen** an den **Kühlwasserschläuchen** führen zu Kühlflüssigkeitsverlust und damit zu überhitzten Motoren. Probleme gibt es auch mit den **Thermoschaltern** (Temperaturanzeige beachten!), 16V-Motoren haben bei flotter Fahrweise einen höheren Ölverbrauch. Wird der Ölstand nicht regelmäßig kontrolliert, droht ein Motorschaden. Pannen gab es durch **gebrochene Hauptstromkabel** (die inzwischen geänderte Kabelhalterung kann nachgerüstet werden) sowie durch **Defekte** an der **elektronischen Zündung** oder **lockere Kabelstecker** an der Zündanlage.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: Renault 21 RX Kat. Seit 89 wird dieser Renault auch mit Schrägheck gebaut. Davor gab es die Limousine nur mit Stufenheck und vier Türen oder als ausgewachsenen Kombi mit fünf Türen, der auf den Namen Nevada getauft wurde. Seit 89 baut Renault den Nevada zusätzlich auch mit Allradantrieb

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Stoßfänger großflächig und flexibel. Seitenschutzleisten. Tank abschließbar.
Schlecht: Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Nachlässige Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne. Bequemes Beladen durch niedrige Ladekante. Praktisches Format. Beleuchtung mit Öffnen der Klappe.
Schlecht: Keine Befestigungsmöglichkeit und keine Mulden für Kleingepäck.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis zwei Meter Größe einstellbar. Geräumige Karosserie; breite Türen. Serienmäßig höhenverstellbarer Fahrersitz. Praktisches Handschuhfach, darüber hinaus viele Ablagefächer.
Schlecht: Ein- und Aussteigen durch hohe Türschweller erschwert. Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich.

Bedienung und Sicht

Gut: Servolenkung. Wischerhebel und Schalter für Außenlicht praxisgerecht. Wisch-/Wasch-Automatik. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Warnsignal. Gut ablesbare Instrumente. Großes Sichtfeld. Nebelscheinwerfer.
Schlecht: Umständliches Zwei-Schlüssel-System; hakelige Schlösser, scharfkantige Schlüssel. Türöffner innen zu klein. Fondfenster nicht ganz zu öffnen; Kurbeln kraftaufwendig. Betätigung der Hupe mittels Blinkerhebel. Bedienungselemente teilweise weit weg vom Fahrer. Unübersichtliches Heck. Primitiver Haltestab für Motorhaube.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchte.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden; Schloß nicht am Sitz befestigt. Kopfstützen nur für Personen bis 1,65 m einstellbar. Gurtgeometrie im Fond ungünstig.

Fahrverhalten

Gut: Sehr guter Geradeauslauf, hohe Fahrstabilität in Kurven; kaum Lastwechselreaktionen. Gute Handlichkeit. Spurtreue auch auf unebener Fahrbahn. Wirksame, spontan ansprechende Bremse.
Schlecht: In rutschigen Kurven schnell durchdrehende Antriebsräder. Gefühllose, zu leicht gehende Servolenkung.

Fahrkomfort

Gut: Gutes Schlucken mittlerer und großer Unebenheiten; Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße (kein Nicken und Neigen). Entspannte Fahrersitzposition (Sitzneigungsverhältnis).
Schlecht: Bei kleinen Straßenunebenheiten hart stuckerndes Fahrwerk; Querrillenempfindlichkeit. Störende Querkante in der Lehne der Vordersitze; weiche, nachgiebige Federung – wenig Rückenhalt. Bei Schnellfahrt laute Windgeräusche.

Heizung und Lüftung

Gut: Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar. Seitlich Defrosterdüsen.
Schlecht: Heizungsbedienung nur schwach beleuchtet. Im Fußraum wenig Heizwirkung. Keine Innenzirkulation oder Schnellabschaltung der Luft.

Wichtige Änderungen

3/86 Neue Modellreihe eingeführt.

10/86 Katalysator für 2-l-Motor mit 79 kW (108 PS). Kombi-Modelle Nevada und Familial (sieben Sitzplätze) eingeführt.

4/87 Neue Varianten eingeführt: Kombi GTX Kat Familial Nevada und Kombi Turbo Diesel Familial Nevada.

9/89 Fließheck-Limousine neu vorgestellt. Alle Modelle überarbeitet.

Motorisierung

Da der Renault 21 bereits ab dem ersten Baujahr mit geregeltem Katalysator geliefert wurde, kann man heute guten Gewissens zwischen acht sauberen Benzin-Motoren wählen. In Frage kommen zwei 1709-cm³-Motoren mit 54 kW (73 PS) und 69 kW (94 PS), sowie zwei 1721-cm³-Motoren mit 54 kW (73 PS). Die hubraumstärkeren Varianten treten mit 1995 cm³ und 66 kW (90 PS), 99 kW (134 PS) und mit 2165 cm³ und 97 kW (107 PS) an. Dieselmotoren sind ebenfalls für den R 21 zu haben: mit 2068 cm³ und 53 kW (72 PS), mit 2053 cm³ und 48 kW (65 PS) oder – bei gleichem Hubraum – mit Turboschub und 65 kW (88 PS). Als angenehme Motoren haben sich in erster Linie die hubraumstarken 2,2-l-Benziner erwiesen, unter den Dieseln raten wir zum 72-PS-Motor.

Häufigste Mängel und Pannen

Der Renault 21 trat in der Pannenstatistik durch defekte **Zündsysteme** (86-89) – leider im Rahmen einer Probefahrt nicht zu prüfen – und streikende **Benzinpumpen** sowie **Anlasser** hervor (Baujahr 87). Motorüberhitzungen wegen durchgebrannter **Zylinderkopfdichtungen** und gerissene **Gaszüge** fielen ab und zu auf (bis Baujahr 89). Lose **Kraftstoffleitungen** wurden vor allem bei den 87er-Modellen beobachtet.
Sind **Antriebswellen** wegen undichter Manschetten verschlissen, hören Sie bei Kurvenfahrt deutliche Knackgeräusche. Lassen Sie zur Sicherheit die **Manschetten** in Ihrer Werkstatt in Augenschein nehmen. Bei älteren Modellen auf Rost in allen Bereichen achten! Durchrostungsgarantie gibt es erst ab Baujahr 90.

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Stoßfänger elastisch und großflächig; Seitenschutz. Frontblinker außerhalb des stoßgefährdeten Bereichs. Tank abschließbar (Zentralverriegelung). Türarretierung wirksam. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Platz für Warndreieck und Verbandkasten in Kofferraummulde. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Kofferraum. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; fünf Jahre Garantie gegen Durchrosten.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Zusätzliches Vergrößern durch Vorklappen des Rücksitzes; Klappmechanismus praktisch (Einhandbedienung). Bequemes Beladen (weit öffnende Hecktür). Format günstig. Geklappter Rücksitz schützt gegen Vorrutschen der Koffer. Gepäckabdeckung. Vollständige Auskleidung. Seitlich kleines Ablagefach. Beleuchtung. Verschluß mit zentraler Türverriegelung gekoppelt.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personengröße bis ca. 1,85 m einstellbar. Geräumige Karosserie (im Fond besonders große Beinfreiheit); bequemes Ein- und Aussteigen. Einstellen der Vordersitze mit geringem Kraftaufwand - Bedienungshebel gut zugänglich. Sehr großes Handschuhfach.
Schlecht: Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen. Außer Handschuhfach wenig Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung, Betätigung auch durch Fernbedienung (Plip). Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad. Pedalanordnung korrekt. Schalthebel griffgerecht. Sehr leichtgängige Servolenkung. Schaltung sehr leichtgängig und exakt. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Vorderfenster elektrisch zu betätigen. Wisch-/Waschhebel praxisgerecht. Wisch-/Wasch-Automatik. Schalter für Fahrlicht in Lenkradnähe. Blinker mit Tippkontakt für Überholsignale. Auch übrige Bedienelemente überwiegend funktionell. Tacho und Drehzahlmesser übersichtlich. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Sprechendes Kontrollsystem. Ölstandanzeige. Bordcomputer. Heckwischer. Großer Außenrückspiegel. Halogenscheinwerfer mit Schnellverstellung im Innenraum.
Schlecht: Sicherheitsgurte mit nachgiebigen Peitschen. Betätigung der Hupe mittels Lichtschalter. Unübersichtliche Karosserie.



Vom ADAC im August 85 getestet: Renault 25 GTX. Das Flaggschiff der französischen Staatsfirma war als einer der wenigen Typen dieser Preiskategorie ausschließlich mit einer Schrägheck-Karosserie und Heckklappe lieferbar

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank an sicherer Stelle. Blinkleuchten von der Seite gut sichtbar. Nebelrückleuchte. Verbundglas-Frontscheibe, Lenkrad umschäumt und mit Prallfläche. Konturen im Innenraum entschärft und gepolstert.
Schlecht: Gurte auf allen Sitzen ungünstig im Hüftbereich (Verschlüsse zu lang). Kopfstützen nur für Personengröße bis 1,70 m einstellbar und nachgiebig.

Fahrverhalten

Gut: Sichere Kurvenlage. Richtungsstabilität. Minimale, gut korrigierbare Lastwechselreaktionen. Durch Servolenkung gute Handlichkeit. Spurstabilität auf unebener Fahrbahn. Exakte Lenkung; Rückstellung angenehm gleichmäßig und nicht zu stark. Frontantriebseinflüsse gering. Fein dosierbare Bremse.
Schlecht: Gefühllose Servolenkung. Auf schlechter Straße schüttelndes Lenkrad.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Hohes Schluckvermögen – feinfühliges Ansprechen. Nick- und Wankneigung gering. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Komfortabel gefederte Sitze. Gut geformte Rücksitzbank.
Schlecht: Rückenhalt der Vordersitze gering. Knackende Karosserie. Bei Schnellfahrt laute Windgeräusche.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienelemente gut erreichbar. Skalenbeleuchtung erleichtert Auffindung. Temperatur fein einstellbar. Individuelle Verteilung der Luft möglich - viele Düsen, zum Beispiel im Fußraum der Rücksitze. Entfrostermöglichkeit für Seitenscheiben. Colorscheiben zur Verminderung der Aufheizung durch Sonneneinstrahlung. Kräftiges, vom Laufgeräusch nicht störendes Vierstufen-Gebläse.
Schlecht: Keine separate Luftmengenregulierung.

Wichtige Änderungen

4/84 Neue Modellreihe eingeführt.
7/85 Verkaufsstart V6 Turbo (133 kW/181 PS).
9/85 Katalysator für 2,2-l-Motor mit 75 kW/102 PS.
9/87 V6i Kat eingeführt (110 kW/150 PS).
9/88 Modellreihe überarbeitet.
4/90 2,5 l V6 Turbo mit 151 kW/205 PS.
3/93 Baureihe durch neues Modell „Safrane" ersetzt.

Motorisierung

Das Renault-Top-Modell macht mit dem Sechszylinder-Einspritz-Kat-Motor viel Freude, besonders, seit 1988 die „harmonische" Kurbelwelle mit gleichen Zündabständen eingebaut wird. Der V6 mit 110 kW (150 PS) zieht geschmeidig durch und bleibt auch auf der Autobahn schön leise. Ist man Diesel-Fan, dann sollte man zum 2,1-l-Motor mit Turboaufladung und 63 kW (86 PS) greifen.

Häufigste Mängel und Pannen

Auch beim Renault 25 neigen die **Motoren** zu starkem **Ölverlust**, was Sie zu einem Blick unter das Auto veranlassen sollte. Kapitale Motorschäden oder durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** stellen sich dann ein, wenn der **Thermoschalter** den Geist aufgibt. Dies können Sie prüfen, indem Sie den Motor warmfahren und dann eine Weile im Stand laufen lassen. Nach kurzer Zeit muß der Kühlerventilator anlaufen.

Die Vielzahl elektronischer Bauteile führt leider häufig zu Ausfällen oder Fehlern an **Schaltern**, **Anzeigen** und **Bordcomputer** bzw. Sprachcomputer (der redet dann grundlos, aber anhaltend und nervtötend vor sich hin). Die Fehlersuche in diesem Bereich ist oft teuer und erfolglos. Prüfen Sie deshalb alle Schalter und Funktionen durch.

Die mechanischen **Getriebe** (88) sind störanfällig und melden Unregelmäßigkeiten durch Geräusche während der Probefahrt. Die **Bremsscheiben** fallen durch hohen Verschleiß auf, die **Bremsleitungen** (unter dem Wagenboden) sind korrosionsempfindlich. Ein „weiches" Bremspedal ist ein Indiz für einen defekten **Hauptbremszylinder** (vom Fachmann checken lassen!). Der **Auspuff** ist rostanfällig, die **Türverkleidung** ist klapprig. Vorsicht bei Wasserdurchfahrten: Gefahr eines Wasserschlages für den Motor!

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Vordere Stoßfänger flexibel; seitlich breite Schutzleisten. Türschweller verschmutzungssicher. Tankverschluß mit zentraler Türverriegelung gekoppelt. Leicht schließende Türen mit kräftiger Arretierung. Haltegummi für Warndreieck und Verbandkasten. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Kofferraum. Feuerverzinkter Karosserieaufbau; Polyesterverkleidung. Fünf Jahre Garantie gegen etwaiges Durchrosten.
Schlecht: Nebelscheinwerfer im Stoßfänger können leicht beschädigt werden. Verarbeitung im Detail unbefriedigend.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Bei herausgenommenen Sitzen sehr großer Laderaum – einfacher Ausbau. Bequemes Beladen durch niedriges Bodenniveau. Hohe Zuladung. Koffer- bzw. Laderaum vollständig mit Teppich ausgekleidet. Beleuchtung mit Öffnen der Hecktür; Verschluß mit zentraler Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Keine Gepäckabdekkung und keine blickgeschützten Ablagefächer. Bei Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Ein- und Aussteigen vorn und hinten bequem (große Türen, hinten keine Türschweller). Außergewöhnlich geräumige Karosserie, auch auf den Rücksitzen sehr große Beinfreiheit. Gegen Aufpreis sieben Sitze. Sicherheitsgurte im Fond einfach anzulegen. Vordersitze schwenkbar. Sitzanordnung im Fond variabel.
Schlecht: Fahrersitz nur für Personen bis etwa 1,80 m Körpergröße einstellbar. Handschuhfach schlecht erreichbar.



Vom ADAC im August 85 getestet: Renault Espace 2000 TSE. Die komfortable fünftürige Großraumlimousine mit Kunststoffkarosserie transportiert je nach Sitzanordnung und -anzahl zwei bis sieben Personen und viel Gepäck

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Betätigung auch durch Infrarot-Fernbedienung (Plip). Vorn und im Fond Leseleuchten. Griffiges, gut angeordnetes Lenkrad. Schalthebel liegt gut zur Hand. Servolenkung. Kraftaufwand an den Pedalen gering. Beide Außenrückspiegel und Vorderfenster elektrisch zu betätigen. Wisch-/Wasch-Automatik. Alle Kippschalter mit Auffindbeleuchtung. Drehzahlmesser. Kontrolleuchten für besonders viele Funktionen. Ölstandanzeige. Übersichtliche Karosserie; sehr großes Sichtfeld (hohe Sitzposition und sehr große Scheiben). Wischer auch bei schneller Fahrt und starkem Regen wirksam. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe.
Schlecht: Radio an unübersichtlicher, schlecht erreichbarer Stelle. Betätigung der Hupe mittels Blinkerhebel. Kein Tippkontakt für Überholsignale im Blinkerhebel. Innenrückspiegel klein, geringe Sicht nach hinten. Fensterkurbel im Fond schwergängig.

Sicherheit

Gut: Nachgiebige, abgeflachte Front mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchte. Lenkrad umschäumt und mit Prallfläche. Glattflächige Konturen im Innenraum.
Schlecht: Kopfstützen nur für Personengröße bis etwa 1,75 m ausreichend. Hinten nur Zweipunkt-Gurte vorhanden.

Fahrverhalten

Gut: Guter Geradeauslauf. Gutmütige Kurvenlage; geringe Lastwechsel. Handlichkeit. Gute Traktion der Antriebsräder auf rutschigem Untergrund. Exakte Lenkung mit gleichmäßigem, nicht zu starkem Rücklauf; kaum Antriebseinflüsse. Bremse wirkungsvoll und fein dosierbar.

Fahrkomfort

Gut: Beladen verbesserter Federungskomfort. Alle Sitze komfortabel. Auch bei schneller Autobahnfahrt kaum Windgeräusche.
Schlecht: Bei Querrillen hartes Anfedern, auf Kopfsteinpflaster Vibrationen und Dröhnen. Vordersitze bieten wenig Rückenhalt (Kreuz hängt durch). Bei hoher Drehzahl lauter Motor.

Heizung und Lüftung

Gut: Skalenbeleuchtung. Temperatur fein einstellbar. Regelung der Luftverteilung individuell. Schnelles Entfrosten der Scheiben. Getönte Scheiben und Ausstellfenster für Sommerwetter.

Wichtige Änderungen

12/84 Neue Modellreihe eingeführt.

9/86 2000-1-Modelle.

9/87 Katalysator für 2,2-l-Motor (79 kW/107 PS).

1/88 Allrad-Modelle eingeführt; alle Modelle nur noch mit Kat- oder Dieselmotor.

4/91 Modell überarbeitet.

Motorisierung

Wer sich für einen Renault Espace ab Baujahr 86 interessiert, kann sich bereits für den 2,2-l-Katmotor entscheiden, der 79 kW (107 PS) leistet. Der durchzugskräftige Motor ermöglicht hohe Fahrleistungen, wird dabei aber sehr rauh. Besser kommt in der Beurteilung der Motorcharakteristik der 2,1-l-Turbodiesel weg, der seine 65 kW (88 PS) zumindest etwas sparsamer realisiert.

Häufigste Mängel und Pannen

Wenn es bei einem Renault Espace zu einer Panne kommt, dann ist daran mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Defekt an der **Zünd-/Startanlage** schuld (die Diesel-Version ist da fein heraus). Das geht von losen **Kabelsteckern** im Bereich der Zündelektrik über Kriechströme an den **Zündkabeln** und der **Verteilerkappe** bis hin zu hängenden **Magnetschaltern** der Anlasser (davor sind auch die Diesel nicht gefeit). Auch nach dem Kauf lassen sich die Kabelsteckverbindungen noch befestigen, und gegen Kriechströme mag schon eine Motorwäsche schützen. Ein nicht mal mehr beim Anlassen klickender **Magnetschalter** ist kaum noch zu retten – er muß gewechselt werden.

Bei der Probefahrt mit einem Vergaser-Modell empfiehlt es sich, auf unrunden Leerlauf oder schlechte Gasannahme zu achten. Diese Symptome deuten auf verstopfte **Vergaserdüsen** hin. Undichte **Kraftstoffleitungen** (88) erkennt man an Leckagen unter dem Auto oder an starkem Geruch von Benzin oder Diesel. Ausgehängte **Gaszüge** konzentrieren sich fast ausschließlich auf das Baujahr 88.

Bei älteren Modellen ist öfter beobachtet worden, daß die **Radaufhängung** der Vorderachse Risse hatte, die nachträglich geschweißt worden sind. Um in diesem Fall sicherzugehen, sollten Sie einen Fachmann prüfen lassen.

Karosserie

Gut: Funktionelle Karosserie. Voluminöse, flexible Stoßfänger; Seitenschutz, Türschweller gegen Verschmutzung geschützt. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Mit Gepäck schlecht zugängliches Not-Reserverad.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Zusätzlich Vergrößerungsmöglichkeit durch Vorklappen des Rücksitzes; Klappmechanismus solide und funktionell. Bequemes Beladen (niedriges Bondenniveau und große Hecktür). Praktisches Format; ebene Flächen. Auskleidung vollständig mit Teppich. Abgedeckte Ablagemulde im Kofferraumboden. Beleuchtung. Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Kofferraum nicht ausreichend diebstahlsicher – Klappmechanismus der Rücksitzbank nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Vorn viel Platz und sehr bequemes Ein- und Aussteigen (keine störenden Türschweller). Große Kopffreiheit auf allen Sitzen. Praktische Ablagen für alle Mitfahrer.
Schlecht: Höhen-/Neigungsverstellung des Fahrersitzes umständlich. Vorklappen der Vordersitzlehnen nur beidhändig möglich; Lehnenverstellung schlecht zugänglich.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Beleuchtetes Zündschloß. Servolenkung. Elektrische Betätigung für Außenrückspiegel und Vorderfenster. Radio an sehr übersichtlicher, gut zugänglicher Stelle. Klar gestyltes Armaturenbrett; wichtige Schalter im Lenkradbereich. Leichte Handhabung aller Bedienungselemente. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Warneinrichtung zur Erinnerung an die Anschnallpflicht. Großes Sichtfeld (hohe Sitzposition). Beheizbare Außenspiegel. Scheinwerfer-Wisch-/Waschanlage.
Schlecht: Innere Türöffner zu weit hinten. Schaltung hakt. Schalter für elektrische Fenster und Schiebedach unübersichtlich. Zentralverriegelung funktioniert nur an Fahrertür. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Warnrückstrahler in offener Tür. Knieschutz unterhalb der Armaturentafel. Glatte Konturen im Innenraum. Großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibenoberkante.
Schlecht: Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt. Kopfstützen nur für Personen mit einer Körpergröße bis ca. 1,75 m ausreichend.

Vom ADAC im August 89 getestet: Saab 900 turbo 16 „S". Diese Baureihe kann einem in Form einer Limousine mit Stufenheck (zwei- und viertürig) oder als Kombi-Coupé (drei- oder fünftürig) und seit 1987 als Cabrio begegnen

Fahrverhalten

Gut: Sehr guter Geradeauslauf. Sichere Kurvenlage. Serienmäßig Leichtmetallräder. Exakte Lenkung. Wirksame, spontan ansprechende Bremse.
Schlecht: Servolenkung vermittelt wenig Fahrbahn-Kontakt.

Fahrkomfort

Gut: Sportliche, dennoch nicht unangenehme Fahrwerkshärte. Bequeme, gut konturierte Sitze, sehr entspannte Sitzposition des Fahrers.
Schlecht: Bei kurzen Unebenheiten hart ansprechende Federung. Motor über 5000 Umdrehungen sehr laut.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente gut erreichbar. Sehr schnell ansprechende, kräftige Heizung. Vordersitze elektrisch beheizbar. Durch kaum geneigte Frontscheibe und Colorglas verminderte Aufheizung des Innenraums bei Sommerwetter. Rückwärtige Seitenfenster ausstellbar. Auch bei offenem Schiebedach (Aufpreis) kaum Zugluft.

Wichtige Änderungen

10/78 Neuvorstellung.
8/82 Viertürige Limousine (GL).
9/83 Einführung fünftüriger Modelle.
1/84 Modellwechsel 900i mit zwei Türen.
3/84 Neuer 16V-Motor und Turbo mit Ladeluftkühler.
9/85 Katalysator-Modelle eingeführt.
9/87 Cabrio-Modelle mit elektrohydraulischem Verdeck.
2/88 Alle Modelle serienmäßig mit Katalysator.
9/89 Stufenheck nur noch mit vier Türen.
9/90 2,1 l 16V-Motor mit 100 kW/136 PS.
9/91 900S 104 kW/141 PS, ABS Serie.
3/92 Fahrerairbag Serie.
9/93 Baureihe durch neues Modell ersetzt.

Motorisierung

2-l-Motoren haben Tradition bei Saab. Beim 900er beherrschen sie die Szene. Die Basis bedeuten hier immerhin schon 110 PS im 900i. Mit Vierventiltechnik sind es beim 900i 16 (ab Bj. 88) sogar 141 PS. Ein PS weniger leistet der 900 turbo, der mit Kat von 86 bis 88 gebaut wurde. Der bärenstarke turbo 16 entwickelte sich im Lauf der Zeit von 160 über 170 auf 180 PS, der Verbrauch bleibt moderat.

Häufigste Mängel und Pannen

Seien Sie besonders aufmerksam, wenn Sie eine Probefahrt in einem Saab mit **Turbomotor** machen: Ungewöhnliche Motorgeräusche sollte man unbedingt einem Fachmann zu Ohren bringen, weil sie Anzeichen für ein Blockieren des Triebwerks oder einen Defekt des **Turboladers** (bis Bj. 87) sein können. Beides ist mit hohen Reparaturkosten verknüpft. Der Turbo ist auch dann kurz vor dem Exitus, wenn es beim kräftigen Gasgeben aus dem Auspuff qualmt. Checken Sie beim Blick unter den Wagen unbedingt, ob Motor oder Getriebe Öl verlieren.

Besonders bei älteren Modellen tauchen häufig feuchte **Zündkabel** in den Mängelstatistiken auf. Gelegentliches Trockenwischen und der Einsatz von Kontaktspray mögen hier segensreich wirken. Bei allen Baujahren muß man mit lockeren **Kabelsteckern** der Zündelektrik rechnen.

Eine stark verschlissene **Kupplung** zeigt sich, wenn Sie während der Fahrt abrupt Gas geben: Sie rutscht dann durch. Bei den stärkeren Motorversionen ist oft die Synchronisation der **Getriebe** nicht mehr in Ordnung (Kratzen beim Schalten!). Getriebedefekte häufig im Baujahr 88. Ölverlust an den Innengelenken der **Antriebswellen** und Knackgeräusche aus der **Vorderachse** deuten auf starken Verschleiß. Vorsicht auch bei ungleichmäßig abgefahrenen **Reifen**.

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Stoßfänger besonders kräftig; seitlich Schutzleisten. Türschweller verschmutzungssicher. Weit öffnende, gut schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Notreserverad nur für Fahrt bis Werkstatt.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzbank; Vorklappen ohne Demontage der Kopfstützen möglich. Sehr bequemes Beladen (niedrige Ladekante, große Öffnung). Praktisches Format, ebene Flächen. Geklappter Rücksitz schützt Koffer gegen Vorrutschen. Gepäckabdeckung. Vollständige Auskleidung mit Teppich. Abgedeckte Ablagemulde im Kofferraumboden. Beleuchtung mit Öffnen der Hecktür. Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Anheben der Hecktür erfordert viel Kraft.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m einstellbar. Großes Platzangebot; sehr bequemes Ein- und Aussteigen. Gurtschloß der Vordersitze beleuchtet. Serienmäßig höhenverstellbarer Fahrersitz. Praktisches Handschuhfach, beleuchtet und abschließbar, darüber hinaus Ablagefächer für alle Mitfahrer.

Bedienung und Sicht

Gut: Tür-Einstiegsleuchten; Leselampen an allen Sitzplätzen. Längsverstellbares, griffiges Lenkrad; Servounterstützung. Besonders klar gezeichnetes Armaturenbrett; funktionelle, gut angeordnete Hebel und Schalter (Auffindbeleuchtung). Kontrolleuchten für viele Funktionen. Warnleuchte „Sicherheitsgurt anlegen". Klar gezeichnete, im Blickfeld liegende Instrumente. Großes Sichtfeld. Scheinwerfer mit Wisch-/Waschanlage.
Schlecht: Kein Tippkontakt für Lichthupe bei Abblendlicht. Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Zentralverriegelung funktioniert nur an Fahrertür. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.



Vom ADAC im August 89 getestet: Saab 9000i 16. Er erschien 1984 und ist in Teilelementen mit dem Fiat Croma und dem Lancia Thema verwandt. Er ist als fünftürige Fließheck-Limousine sowie mit Stufenheck (Foto) zu haben

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront und versenkte Scheibenwischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Deformationsbereich. Seitenblinker. Warnrückleuchten in den Türen. Nebelrückleuchten. sicherheitsgerechte Gestaltung des Innenraums. Vorn Gurtschloß am Sitz; Umlenkbeschlag höhenverstellbar. Auch auf den Rücksitzen Kopfstützen Serie.
Schlecht: Türenkindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Verbrauch und Tank

Gut: Für Wagenformat und Fahrleistung günstiger Verbrauch. Große Reichweite.

Fahrverhalten

Gut: Sehr guter Geradeauslauf. Fahrstabilität in Kurven; keine unangenehmen Lastwechselreaktionen. Handlichkeit. Spurstabilität auf unebener Fahrbahn. Gut ansprechende, zielgenaue Lenkung; kaum Antriebseinflüsse. Wirksame, spontan ansprechende Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; straffe, dennoch schluckfreudige Federung. Fahrzeug liegt auch auf schlechter Fahrbahn ruhig auf der Straße. Sehr entspannte Sitzposition des Fahrers; verstellbare Bandscheibenstütze. Alle Sitze körpergerecht und ausgewogen straff gefedert.
Schlecht: Bei allen Geschwindigkeiten dominierendes Motorengeräusch.

Heizung und Lüftung

Gut: Heizungshebel übersichtlich und praktisch. Schnell ansprechende, kräftige Heizung. Beheizbare Vordersitze (Temperatur regelbar). Fußraumausströmer im Fond. Sehr schnelles Entfrosten aller Scheiben. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Gute Belüftung bei Sommerwetter. Luftmenge mit Gebläseregler regulierbar. Kräftiges Vierstufengebläse. Durch überlegte Luftzuführung kaum Zugerscheinung. Filter für staubfreie Innenluft.
Schlecht: Einstellhebel der Armaturenbrett-Ausströmer unbeleuchtet.

Wichtige Änderungen

9/84 Neues Modell mit Fließheck vorgestellt.
9/85 Turbo 16 Kat-Motor.
9/86 9000 i 16 mit Kat.
2/88 Modellreihe serienmäßig mit Katalysator.
5/88 CD-Modelle eingeführt (Stufenheck).
9/89 2,3-l-Motor mit 107 kW/146 PS.
9/90 2,3-l-Turbo (143 kW/195 PS).
9/91 Modellreihe überarbeitet. Neu: 9000 CS, FCKW-freie Klimaanlage.
3/92 Fahrerairbag Serie.
2/93 Spitzenmodell Aero.

Motorisierung

Das Sahnestück in der Motorenkollektion des Saab 9000 ist zweifellos der 2-l-16-Ventiler mit 94 kW (128 PS). Er hat genug Kraft, um die schwere Saab-Karosserie zügig zu bewegen, was nicht zuletzt auch daran liegt, daß der Motor auf ein hervorragend abgestimmtes Fünfgang-Getriebe trifft.

Wer nach noch mehr Leistung strebt, der wird zum stärkeren 2-l-Turbo mit 16 Ventilen greifen. Er holt aus ebenfalls vier Zylindern 120 kW (163 PS). Dieser Motor fällt aber in unteren Drehzahlen in das „Turboloch" und agiert dort (speziell mit Automatikgetriebe) träge und kraftlos.

Obwohl auch Saabs größter Motor (bisher noch) ein Vierzylinder ist, glänzt er – insbesondere in der Turbo-Version – mit hoher Laufruhe und viel Drehmoment. Mit 2,3 l Hubraum leistet er als 16-Ventil-Sauger 146 PS, als turbo 195 PS. Das neue Spitzenmodell Aero (ab 2/93) bringt es sogar auf 220 PS.

Häufigste Mängel und Pannen

Die Motoren des Saab 9000 kommen in der ADAC-Pannenstatistik schlecht weg. Besonders die **Turbomotoren** bis Bj. 87 muß man im Rahmen der Probefahrt intensiv testen (Tips: siehe S. 152).

Wegen der starken Motorleistung kann die **Kupplung** bereits stark mitgenommen sein. Prüfen Sie, ob sich das **Getriebe** einwandfrei schalten läßt oder ob die **Kupplung** beim starken Beschleunigen durchrutscht. Geräusche aus dem mechanischen oder auch automatischen **Getriebe** lassen teure künftige Reparaturen vermuten. Dagegen sind lockere **Kabelstecker** im Bereich der **Zündanlage** schon mit wenigen Handgriffen wieder ausreichend fixiert.

Die **Lenkung** sollte nicht zuviel Spiel haben, was Sie am besten im Stand durch Hin- und Herbewegen des Lenkrades prüfen. Ein Blick unter den Wagen klärt, ob die **Auspuffanlage** gebrochen ist.

Karosserie

Gut: Rundum großflächiger Karosserieschutz aus Plastik. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Motorhaube.
Schlecht: Tankdeckel nicht abschließbar. Keine Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat befriedigendes Kofferraumvolumen. Variabler Kofferraum – Rücksitz klappbar und leicht auszubauen. Zugänglichkeit sehr gut (tiefe Ladekante, große Öffnung). Praktisches Format. Sichtschutz.
Schlecht: Klappen der Rücksitzbank umständlich. Bei geklapptem Rücksitz können Koffer nach vorn rutschen. Keine Auskleidung. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.



Vom ADAC im August 87 getestet: Seat Marbella XL. Die dreitürige Karosserie geht auf die „tolle Kiste" Fiat Panda zurück, weil der spanische Hersteller Seat früher nicht zum Volkswagenkonzern, sondern zu Fiat gehörte

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,80 m einstellbar. Vorn sehr bequemes Ein- und Aussteigen; auf allen Sitzen große Kopffreiheit. Rücksitz vielfach verstellbar. Große, praktische Ablage.
Schlecht: Vorklappen der Vordersitze umständlich (beidhändig); primitiver Hebel für Längsverstellung. Kein Handschuhfach.

Bedienung und Sicht

Gut: Recht geringer Kraftaufwand am Lenkrad. Außenlicht schaltet sich automatisch mit der Zündung ab. Großer Tacho. Bremsflüssigkeits-Kontrolleuchte. Besonders übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Heckwischer mit Waschanlage. Rechter Außenrückspiegel serienmäßig.
Schlecht: Abstand zwischen Brems- und Kupplungspedal gering. Bremspedal schwergängig. Schaltung unexakt. Keine elektrische Scheibenwaschanlage. Keine Wisch-/Wasch-Automatik. Verwechselbare, unbeleuchtete Schalter. Keine Kontrolleuchte bei gezogenem Choke. Zu langsamer Wischer bei starkem Regen (nur eine Stufe). Kein Halogenlicht.

Sicherheit

Gut: Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchte. Großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibenoberkante.
Schlecht: Im Kopfbereich unverkleidete Blechprofile. Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt.

Fahrverhalten

Gut: Handliches Fahrzeug mit gutmütigen Fahreigenschaften. Ausreichende Lenkpräzision.
Schlecht: Bremse nur mäßig dosierbar.

Fahrkomfort

Gut: Straff abgestimmtes Fahrwerk. Atmungsaktiver Sitzbezug.
Schlecht: Unkomfortable Federung. Insassen werden auf unebener Straße stark geschüttelt. Sitzhaltung des Fahrers außergewöhnlich aufrecht. Kleine Vordersitze mit zu stark ausgeformter Lehne; unbequeme, schlecht konturierte Rücksitzbank.

Heizung und Lüftung

Gut: Seitlich Frischluftdüsen. Luftmenge mit Extrahebel regulierbar.
Schlecht: Lufttemperatur nur ungenau zu regulieren.

Wichtige Änderungen

1/87 Start der Modellreihe: dreitüriger Kleinwagen auf der Basis des Fiat Panda mit hinterer Starrachse und Frontantrieb mit 25 kW/34 PS oder 29 kW/40 PS.

5/89 Fünfgang-Getriebe, Zweikreisbremsanlage (diagonal) und Bremskraftregler Serie. Der 25-kW-Motor bedingt schadstoffarm Stufe C.

6/92 0,9-l-Motor mit ger. Kat 29 kW/40 PS.

Motorisierung

Die Motorisierung des Seat Marbella ist an zwei Fingern aufgezählt. Leider ist der Katalysator für den kleinen Spanier erst bei den ab Mitte 92 gebauten Modellen obligatorisch. Fiat war mit dem Panda immerhin schon drei Jahre früher soweit. Der kleinere der beiden Vierzylinder hat 843 cm³ Hubraum, aus dem 25 kW (34 PS) mobilisiert werden. Und das ist für den Winzling sicher ausreichend. Wer trotzdem etwas mehr Dampf unter der Haube haben möchte, kann sich für den größeren Motor mit 903 cm³ entscheiden. Dann stehen immerhin bereits 29 kW (40 PS) zur Verfügung, die den Marbella recht munter machen.

Häufigste Mängel und Pannen

Zunächst einmal muß man dem Seat Marbella bestätigen, daß er im allgemeinen recht zuverlässig ist. Diese positive Eigenschaft hängt sicher mit der äußerst einfachen Technik zusammen.

An oberster Stelle der Pannenursachen steht der **Keilriemen**. Sollte der Riemen rissig sein oder im kalten Zustand beim Gasgeben erbärmlich kreischen, muß man ihn sofort austauschen.

Bei feuchtkalter Witterung muß man mit Vereisung des **Vergasers** rechnen. Man kann sich dagegen allerdings sehr leicht schützen, wenn man rechtzeitig im Herbst den Luftfilter von Sommer- auf Winterbetrieb umstellt.

Die Probleme mit der **Elektrik** und der **Zündung** sind auf wenige Zonen reduziert: Die Unterbrecherkontakte im Verteiler sind häufig abgebrannt, und Kriechströme bilden sich durch Risse im Verteilerfinger oder der Verteilerkappe. Der **Magnetschalter** des Anlassers hängt ab und zu. Sie erkennen dieses Problem daran, daß beim Anlassen lediglich ein Klicken zu hören ist, ohne daß sich der Anlassermotor dreht. Beim Baujahr 87 fallen manchmal defekte **Thermoschalter** auf. Behalten Sie daher während der Probefahrt die Kühlwassertemperatur-Anzeige kritisch im Auge.

Gelegentlich hängt sich das **Schaltgestänge** aus, dann läßt sich im Getriebe kein Gang mehr einlegen, und es brechen die **Auspuffrohre**. Ob die Schalldämpfer bereits eine Macke haben, ist nur durch einen Blick unter den Wagen zu klären. In diesem Zusammenhang ist auf schwarze Abgasspuren an den Rohren und – während der Probefahrt – auf Knattergeräusche zu achten.

Obwohl der Seat Marbella als Kleinwagen zu den echten Leichtgewichten gehört, sollte man vor dem Kauf die **Bremsanlage** und die **Kupplung** prüfen lassen. Diese beiden Baugruppen sind nämlich bei Autos, die häufig in der Stadt eingesetzt werden, besonders hoch beansprucht. Und der Seat Marbella ist ein typisches Stadtauto.

Karosserie

Gut: Tank abschließbar. Leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet. Enger Tankstutzen erschwert automatische Betankung. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Notreserverad.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitz halbseitig klappbar. Bequemes Beladen. Praktisches Format. Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Ordnen der Gurte beim Zurückklappen der Sitzbank und Einrasten der Hutablage umständlich. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung. Öffner sehr schwergängig. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.



Vom ADAC im August 89 getestet: Seat Ibiza 1,5 GLX. Der originell gestylte Kompaktwagen ist mit drei oder fünf Türen erhältlich. Das auf dem Ibiza basierende Stufenheckmodell heißt Malaga, die Produktion wurde 1991 eingestellt

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,85 m einstellbar. Vorn und hinten bequemes Ein- und Aussteigen. Sitzeinstellung leichtgängig, Hebel gut erreichbar. Sitzlehne stufenlos einstellbar. Zwei Handschuhfächer und Türablagen vorn.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich.

Bedienung und Sicht

Gut: Wisch-/Wasch-Automatik. Klar gestyltes Armaturenbrett; Hebel und Schalter für alle Hauptfunktionen funktionell. Kontrolleuchten für viele Funktionen. Übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Heckwischer mit Intervallschaltung.
Schlecht: Innenleuchte ohne Ausschalter und Türkontakte hinten. Lenkrad zu flach. Großer Sprung vom Gas- zum weit vorstehenden Bremspedal; geringer Abstand zwischen Brems- und Kupplungspedal. Schaltung schwergängig und hakend. Beide Außenrückspiegel mit nachgiebigen Einstellhebeln. Schalter für elektrische Vorderfenster versteckt und unbeleuchtet; Funktion nur über Zündung. Radio zu weit unten. Einblattwischer neigt zur Schlierenbildung; kleines Feld. Kleine, außen zudem verkleinernde Rückspiegel. Scheinwerfer-Beladungsanpassung unzugänglich im Motorraum.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchte. Gurtschloß der Vordersitze am Sitz verankert.
Schlecht: Frontblinker von der Seite nicht zu sehen. Pfosten kantig; vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe. Kantige Mittelkonsole im Kniebereich der Vornsitzenden. Türensicherung hinten, aber vom Kind leicht zu entriegeln. Gurtgeometrie der Rücksitze ungünstig im Hüftbereich.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütige Kurvenlage; minimale, gut korrigierbare Lastwechselreaktionen. Serienmäßig Leichtmetallräder. Geringe Seitenwindempfindlichkeit. Exakte Lenkung.
Schlecht: Stark rückstellende Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Fahrwerksabstimmung; sportliche, dennoch schluckfreudige Federung. Bequeme Vordersitze.
Schlecht: Aufrechte Sitzhaltung des Fahrers durch flaches Lenkrad. Lauter Motor und Windgeräusche bei Schnellfahrt. Aufdringliches Laufgeräusch des Heizungsgebläses.

Heizung und Lüftung

Gut: Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung.
Schlecht: Bedienungshebel unübersichtlich. Einstellhebel der Armaturenbrett-Ausströmer unbeleuchtet. Keine Einrichtung für Innenluftzirkulation oder Abschaltung der Luft.

Wichtige Änderungen

3/85 Ibiza-Modellreihe vorgestellt. Zunächst mit drei Türen und 1,2- bzw. 1,5-l-Benzin- und 1,7-l-Dieselmotor.

9/85 Stufenheckmodell Malaga eingeführt.

9/87 Kat für 1,5-l-Motor.

1/89 Modell überarbeitet.

5/90 1,2-l-Motor mit geregeltem Kat.

8/90 1,9-l-Dieselmotor 42 kW (58 PS).

3/91 Modellreihe überarbeitet: „Ibiza New Style".

6/91 Malaga eingestellt.

9/91 Modell Sportline 1,7 l 72 kW (98 PS).

9/93 Modellwechsel.

Motorisierung

Die Grundmotorisierung für den Ibiza, das 0,9-l-Maschinchen mit 32 kW (44 PS) – ab Bj. 91 mit ger. Kat und 29 kW (40 PS) – genügt eigentlich nur den im Stadtverkehr gestellten Ansprüchen. Weit besser fährt es sich mit dem 1,2 l oder dem durchzugskräftigen 1,5-l-Motor, der gehobene Anforderungen erfüllt und sich durch niedrigen Verbrauch auszeichnet. Beide werden sowohl im Ibiza als auch im Malaga angeboten. Wer sich ein neueres Modell leisten kann, sollte zu den Kat-Ausführungen mit 52 kW/70 PS (ab Bj. 90) oder 66 kW/90 PS (ab Bj. 88) greifen. Mit dem 92 eingeführten Modell Sportline (1,7 l, 72 kW/98 PS) versucht Seat – wie zuvor mit dem SXi – in die GTI-Klasse vorzustoßen. Natürlich darf auch beim Ibiza/Malaga eine Dieselvariante nicht fehlen. Der 1,7-l-Selbstzünder leistet 40 kW (55 PS) bzw. ab Bj. 90 42 kW (58 PS). Der Kauf lohnt sich nur, wenn man ausgesprochen viel fährt.

Häufigste Mängel und Pannen

Der in den Grundzügen von Porsche konstruierte Motor hat sich als robust erwiesen. Es gab lediglich einige Defekte wegen gerissener **Keilriemen** (beim 0,9-l-Motor) oder defekter **Thermoschalter**. Kühlmittelverluste oder hohe Temperatur bei zügiger Probefahrt können eine defekte **Zylinderkopfdichtung** als Folge dieser Fehler anzeigen. Öfter für unfreiwillige Pausen sorgt die **Elektrik**. Vor allem verbrannte **Unterbrecherkontakte** sind hier zu nennen, aber auch lose **Kontaktstecker**, feuchte **Zündkabel** und **Verteilerkappen** sowie defekte **Zündsteuergeräte** machen Ärger. Jedoch haben selbst einwandfreie Motoren Kaltstartprobleme. Die **Vergaser** vereisen zudem häufiger bei naßkalter Witterung. Ganz im Gegensatz zu gebrochenen **Auspuffanlagen** deuten **Getriebegeräusche** in der Regel nicht auf einen Defekt hin. Besonders im Bj. 90 reißen die **Gaszüge**.



Vom ADAC im November 1991 getestet: Seat Toledo. Die fünftürige Schrägheck-Limousine bietet viel Platz im Innen- und Kofferraum sowie eine umfangreiche Serienausstattung

Karosserie

Gut: Funktionelle Karosserie mit aerodynamischen Detaillösungen. Großflächige, in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger. Zentrale Tür- und Tankverriegelung – Aktivierung an der Fahrer- und Beifahrertür. Ungewolltes Aussperren unmöglich (Absperren nur mit Schlüssel).
Schlecht: Karosserie ohne seitliche Stoßleiste. Nebelscheinwerfer im Stoßfänger bruchgefährdet untergebracht. Zum Teil schwergängige Türgriffe; schwache Türarretierungen. Warndreiecke und Verbandkasten nicht zu befestigen. Reserverad (Notrad) mit Gepäck im Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Große, weit öffnende Hecktür. Gemessen am Fahrzeugformat sehr großes Volumen. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzbank. Gut nutzbares Format und vollständige Auskleidung. Leicht schließende Hecktür mit praktischem Innengriff.
Schlecht: Umständliches Sortieren der Gurte beim Wiederzurückklappen der Rücksitzbank. Bei voll besetztem Fahrzeug kein Gepäck im Kofferraum erlaubt. Keine Möglichkeit der Befestigung von Kleingepäck. Zu wenig Diebstahlsicherheit – Klappmechanismus der Rücksitzbank nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Großzügige Platzverhältnisse vorn und hinten. Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m Größe einstellbar. Bequemes Ein- und Aussteigen. Gut angeordnete innere Türöffner und einfach zu bedienende Sitzeinsteller. Neigungseinstellbarer Fahrersitz. Abschließbares Handschuhfach. Vorn und hinten große, praktische Türfächer.
Schlecht: Kleines, nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtetes Handschuhfach. Auf schlechter Straße knarzendes Armaturenbrett. Hinten umständliches Angurten.

Bedienung und Sicht

Gut: Wichtige Funktionen griffgerecht in Lenksäulenhebeln: gut ablesbare Instrumente (Drehzahlmesser) und im Blickfeld liegendes Radio, Multifunktionsanzeige. Gut angeordnetes, griffiges Lenkrad (Servounterstützung). Beheizte, elektrisch einstellbare Außenspiegel. Elektrische Fensterbetätigung (Funktion auch ohne Zündung); am Fahrerfenster Antippautomatik; die Fenster lassen sich auch von außen am Türschloß schließen. Vorn und hinten Innenraumbeleuchtung. Serienmäßige Nebelscheinwerfer.
Schlecht: Kleiner Innenspiegel. Wisch-/Waschautomatik in langsamer Wischerstufe. Unpraktischer Außenlichtschalter. Schalter für den Warnblinker und für die Fensterbetätigung an unübersichtlicher Stelle. Das hohe Heck und die breiten rückwertigen Fensterpfosten behindern die Sicht nach hinten.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und teilversenkte Wischer reduzieren das Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Tank außerhalb des Heckdeformationsbereiches. Einwandfrei angeordnete Vordersitzgurte (untere Verankerungen am Sitz und höheneinstellbarer Umlenkbeschlag).
Schlecht: Eingeschaltete Nebelrückleuchten können von nachfolgenden Fahrzeugen leicht mit dem Bremslicht verwechselt werden. Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie. Vorstehender Gurtbeschlag nah am Kopf der Vornsitzenden. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,75 m Größe ausreichend. Hinten: Keine Kopfstützen lieferbar; im Hüftbereich ungünstige Gurtgeometrie: Türensicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen, zudem momentane Einstellung nicht erkennbar.

Fahrverhalten

Gut: Handliches, kurvenfreudiges Fahrzeug mit stabilem Geradeauslauf. Kaum Kursabweichung bei Seitenwind. Exakte, ausreichend feinfühlige Lenkung; gleichmäßige, nicht zu starke Rückstellung. Kräftige Bremse; das Antiblockiersystem sorgt für beibehaltene Lenkbarkeit bei einer Notbremsung.
Schlecht: Bei plötzlichem Gaswegnehmen in schneller Kurve deutliches Nachdrängen mit dem Heck.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Fahrwerksabstimmung; trotz straffer Auslegung insgesamt guter Federungskomfort. Gut gedämpfte Aufbauschwingungen – kein lästiges Nicken und wenig Wanken. Straff gefederte Sitze; entspannte Sitzposition des Fahrers (große Sitztiefe). Angenehm hoch angeordnete, gut konturierte Rücksitzbank.
Schlecht: Auf schlechter Straße Fahrwerksklappern. Keine bequeme Abstellfläche für das linke Bein des Fahrers. Bei schneller Autobahnfahrt hohes Geräuschniveau im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente im Blickfeld und gut erreichbar. Schnell ansprechende, kräftige Heizung. Fein regulierbare Heiztemperatur und Luftverteilung; alle Armaturenbrettausströmer am Heizungssystem mit angeschlossen. Colorscheiben. Kräftiges Vierstufen-Gebläse.
Schlecht: Unbeleuchtete Hebel der Armaturenbrettausströmer. Kein Staub- und Pollenfilter lieferbar und keine Umluftschaltung.

Wichtige Änderungen

9/91 Modell in Deutschland als viertürige Stufenhecklimousine mit großer Heckklappe und zahlreichen Motoren aus dem VW-Programm eingeführt.
12/92 Ausstattungsvariante „Sport" zusätzlich im Programm.

Motorisierung

Neben dem 1,6-l-Basismotor für den Seat Toledo mit 52 kW (72 PS) ist besonders der 1,8-l-Benziner mit 65 kW (88 PS) interessant. Er ist, gemessen an der Größe des Wagens, nicht zu klein und bietet ordentliche Fahrleistungen bei wirtschaftlichem Verbrauch.

Weiter oben in der Palette bietet Seat einen 2-l-Vierzylinder mit 85 kW (115 PS), der wie die anderen Motoren auch aus dem Regal der Konzernmutter VW stammt. Er ist übrigens gegen Aufpreis auch mit Getriebeautomatik statt des serienmäßigen Fünfgang-Getriebes zu haben. Für Freunde kerniger Sport-Triebwerke ist der 1,8-l-16V gedacht, der deutlich rauher zur Sache geht.

Die Dieselfans kommen mit den beiden sparsamen, aber geräuschvoll arbeitenden 1,9-l-Motoren auf ihre Kosten: der Sauger leistet 50 kW (68 PS), der Turbo 55 kW (75 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Besonders in der Anlaufphase hatte der Seat Toledo mit erheblichen Verarbeitungsmängeln zu kämpfen.

Aus diesem Grund sollte man einen gebrauchten Toledo besonders sorgfältig unter die Lupe nehmen. Am besten, man bittet einen Fachmann um Hilfe.

Wer die Gelegenheit hat, durch eine Waschanlage zu fahren, sollte das tun: So kann festgestellt werden, ob die Türen alle dicht sind. Das Glas der **Heckscheibe** ist dagegen auf Risse zu untersuchen.

Unter der Haube kann man prüfen, ob das **Gasseil** kurz vor dem Reißen ist und ob der **Ausgleichsbehälter** für das Kühlsystem dicht hält.

Die Pannenhelfer mußten häufiger liegengebliebenen Toledos mit Kraftstoff aushelfen, weil die **Tankuhr** offensichtlich einen falschen Füllstand ins Cockpit signalisierte.

SKODA Favorit

Gebaut seit 1989



Vom ADAC im Mai 89 getestet: Skoda Favorit 135 L. Der Frontriebler aus der Tschechischen Republik ist als Limousine und als Kombi zu haben. Mit geregeltem Katalysator kam er erst 1990 auf den deutschen Markt. Nach der Übernahme durch VW (1992) fand eine deutliche Qualitätsverbesserung statt

Karosserie

Gut: Großflächige, flexible Stoßfänger (kein Seitenschutz). Tank abschließbar.
Schlecht: Keine Regenrinne über den Türen. Keine Halterung für Warndreieck und Verbandkasten. Reserverad mit Gepäck schlecht zugänglich. Im Detail unbefriedigende Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat befriedigendes Kofferraumvolumen. Variabler Kofferraum – Rücksitzbank klappbar. Niedrige Ladekante, große Öffnung. Geklappter Sitz schützt Koffer gegen Vorrutschen.
Schlecht: Ordnen der Gurte beim Zurückklappen der Sitzbank schwierig. Vorstehende Verschlußzapfen; Anstoßgefahr des Kopfes an herunterhängendem Schloß. Spärliche Auskleidung. Keine Ablagefächer und keine Beleuchtung. Entriegeln der Hecktür nur mit Schlüssel.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m einstellbar. Geräumige Karosserie und bequemes Ein- und Aussteigen. Großes Handschuhfach.
Schlecht: Schlecht passende Plastikteile; starke Geruchsentwicklung. Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Handschuhfach unbeleuchtet; wenig zusätzliche Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Übersichtliches Armaturenbrett; alle wichtigen Hebel und Schalter mit Auffindbeleuchtung. Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Recht gute Rundumsicht. Rechter Außenspiegel serienmäßig. Scheinwerfer-Schnellverstellung am Armaturenbrett. Heckscheibenwischer mit Waschanlage gegen Aufpreis.
Schlecht: Türschlösser besonders hakelig und schwergängig. Hintertüren ohne Kontaktschaltung für Innenleuchte. Hakende Schaltung; Ebene des fünften Ganges nicht klar definiert. Innenspiegel verstellt sich zu leicht. Einstellen des Außenspiegels erfordert viel Kraft. Fenster vorn sowie hinten nicht vollständig zu öffnen; mühsame und langwierige Kurbelei. Laut quietschender Wischer. Radio weit unten im Fußraum. Betätigung der Hupe mittels Blinkerhebel (schwergängig). Tacho ohne Markierungen der Gangbereiche. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Verzerrtes Bild im rechten Außenspiegel. Ölmeßstab schlecht zugänglich.

Sicherheit

Gut: Kopfstützen für Personen bis ca. 1,80 m. Abgeflachte Karosseriefront und versenkte Wischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchten. Auch auf Rücksitzen Kopfstützen serienmäßig.
Schlecht: Türenkindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen. Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt; Geometrie der Rücksitzgurte ungünstig.

Fahrverhalten

Gut: Gutmütige Straßenlage. Stabiler Geradeauslauf. Sichere Kurvenlage; nur geringe, gut kontrollierbare Lastwechselreaktionen. Schnell ansprechende Bremse.
Schlecht: Ungenaue, wenig Fahrbahnkontakt vermittelnde Lenkung (wie Gummi).

Fahrkomfort

Gut: Angenehme, schluckfreudige Fahrwerksfederung – Fahrzeug liegt auch bei Unebenheiten relativ ruhig auf der Fahrbahn.
Schlecht: Lehne der Rücksitzbank wenig gefedert.

Heizung und Lüftung

Gut: Wirksame, fein dosierbare Heizung. Luftverteilung für oben und unten getrennt einstellbar. Extra Luftdüsen im Fußraum des Fonds. Vier Luftauslässe im Armaturenbrett. Gebläse dreistufig.
Schlecht: Gebläseschalter wenig grifffreundlich.

Wichtige Änderungen

3/89 Modellstart als 135 L und 136 L.

8/89 Modell 136 L nicht mehr importiert, 135 LX und 135 L Sport neu.

2/90 135 LSE mit geregeltem Kat neu.

9/91 Markteinführung Kombi „Forman".

Motorisierung

Im Skoda Favorit sind drei Motorleistungen möglich. Mit 44 kW (60 PS) heißt das Modell 135 L und kann einen 1,3-l-Motor mit oder ohne ungeregeltem Kat haben. Nur kurzzeitig wurde bei uns der 136 L mit 1,3 l und 45 kW (62 PS) angeboten – ebenfalls mit oder ohne ungeregeltem Kat. Erst seit 1990 gibt es den 135 LSE mit geregeltem Kat. Der 1,3-l-Einspritz-Motor mobilisiert 40 kW (54 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Beim Skoda Favorit liegt der Schwerpunkt der Defekte und Pannen eindeutig bei der **Elektrik**. Prüfen Sie beim Blick unter die Motorhaube, ob die **Steckverbindungen** an der **Zündspule** ganz aufgeschoben sind oder bereits fast abfallen. Defekte am **Zündverteiler**, dem **Steuergerät** und anderen Bauteilen der elektronischen Zündung lassen sich allenfalls bei einem Besuch auf dem Motorprüfstand erkennen.

Dort kann man dann auch gleich die einwandfreie Funktion von **Generator** und **Regler** prüfen lassen – sie gehören beim Skoda ebenfalls zu den Bauteilen, die häufig Probleme verursachen.

Im Bereich der Kraftstoffversorgung ist es die **Benzinpumpe**, die durch Unregelmäßigkeiten auffällt.

Die Unzuverlässigkeit der **Wasserpumpe** hat oft die unangenehme Folge, daß die **Zylinderkopfdichtung** durchbrennt. Ein Zeichen dafür sind Wasserdampf in den Auspuffgasen oder brodelnde Blasen im Kühlwasserbehälter. Achten Sie auch darauf, ob die Kühlwassertemperatur bei längerem Leerlauf ansteigt.

Bisher ist der Skoda nicht durch Rostprobleme aufgefallen. Trotzdem sollte man die **Karosserie** sorgfältig untersuchen. Dazu ist es nicht verkehrt, auch die **Türunterkanten** und die **Haubenfalze** in Augenschein zu nehmen.



Vom ADAC im März 1989 getestet: Subaru Justy. Der allradgetriebene Japan-Mini ist wahlweise mit drei oder fünf Türen und zudem auch mit Automatik zu haben

Karosserie

Schrägheck, 3- und 5-türig.
Gut: Flexible Stoßfänger; seitlich Schutzleisten. Dachtransport mit konventionellem Träger möglich. Abschließbares Tankschloß. Leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet. Ungewolltes Aussperren möglich. Keine Halterung für Warndreieck und Verbandkasten. Reserverad mit Gepäck schlecht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitzlehne halbseitig klappbar. Vollständige Auskleidung. Beleuchtung. Entriegelung der Kofferraumklappe auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat sehr kleiner Kofferraum. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Fahrersitz für Personen bis ca. 1,80 m einstellbar.
Gut: Vorn bequemes Ein- und Aussteigen. Stereolautsprecher und Radiovorbereitung Serie.
Schlecht: Hinten beschwerliches Ein- und Aussteigen und beengtes Sitzen wegen knapper Beinfreiheit. Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Vordersitzlehnen nur grobrastig einzustellen. Handschuhfach unbeleuchtet und nicht abzuschließen; wenig Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Praktischer Knopf für Allrad im Schaltknauf. Klar gestyltes Armaturenbrett; Hebel griffgerecht; Schalter beleuchtet. Übersichtliche Karosserie. Heckwischer mit Waschanlage.
Schlecht: Entriegelung der hinteren Türen von außen umständlich. Kraftaufwendiges Einstellen der Außenspiegel. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront, glatte Flächen und versenkte Türgriffe mildern Fußgängerunfall. Nebelrückleuchte.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Türenkindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen. Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt; Gurtgeometrie der Rücksitze ungünstig im Hüftbereich. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,70 m. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Wendiges Fahrzeug mit guter Traktion an Schneesteigungen.
Gut: Gutmütige Kurvenlage. Exakte, ausreichend Fahrbahnkontakt vermittelnde Lenkung. Schnell ansprechende Bremse.
Schlecht: Mit zugeschaltetem Allrad bei Vollbremsung Schleuderneigung.

Fahrkomfort

Schlecht: Unkomfortable, bockige Fahrwerksfederung: Querillenempfindlichkeit und schlechter Abrollkomfort. Flache, kaum Oberschenkel unterstützende, wenig gepolsterte Sitze; auf Rücksitz zudem durchdrückende Eisenstange im Kreuz. Fahrer hat keine Abstützmöglichkeit für linkes Bein. Bei Schnellfahrt hohes Geräuschniveau (Motor).

Heizung und Lüftung

Ausreichend Frischluftdüsen.
Gut: Schnell ansprechende, kräftige Heizung. Temperatur fein einstellbar. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Separate Einrichtung für Innenluftzirkulation serienmäßig.
Schlecht: Keine individuelle Regulierung der Mitteldüsen.

Wichtige Änderungen

10/84 Modellreihe eingeführt. drei- und fünftürige Limousine. Dreizylinder-Ottomotor mit 1,0 l Hubraum und 40 kW (55 PS), zuschaltbarer Allradantrieb.

12/86 Zusätzlich neuer Motor mit 1,2 l, drei Ventilen pro Brennraum und 50 kW (68 PS).

7/88 Motor mit geregeltem Kat mit 1,2 l und 49 kW (67 PS) und 1-l-Motor mit ungeregeltem Kat.

12/88 Karosserie der Modellreihe überarbeitet.

5/89 Stufenlose Automatik (ECVT) für den 1,2-l-Motor mit 49 kW (67 PS).

10/90 1200 GLi mit 55 kW (75 PS).

Motorisierung

Wessen Geldbeutel es zuläßt, der sollte sich auf die jüngeren Justy-Modelle ab Mitte 88 konzentrieren: Seitdem gibt es den 1,2-l-Motor mit geregeltem Kat. Mit seinen 49 kW (67 PS) macht er den Kleinwagen zu einem spritzigen Einkaufskörbchen, der durch seinen zuschaltbaren Allradantrieb zusätzliche Vorteile nicht nur im Winter bietet. Geheimtip: Es gibt ihn auch mit stufenloser Automatik.

Häufigste Mängel und Pannen

Die Motoren des Justy erwiesen sich im täglichen Betrieb als zuverlässig. Von einem ungewöhnlichen und relativ starken Laufgeräusch sollte man sich bei der Probefahrt nicht erschrecken lassen – es liegt an den mechanischen Gegebenheiten eines Dreizylinder-Motors.

Immer wieder mal treten Schäden an der **Zylinderkopfdichtung** auf, die augenscheinlich auf die defekten **Thermoschalter** des Kühlkreislaufes zurückzuführen sind. Achten Sie auf die Wassertemperatur im Stand sowie auf Gasbläschen in der Kühlflüssigkeit oder auf Kühlmittelspuren außen am Motor.

Die **Unterbrecherkontakte** brennen bis Baujahr 87 stark ab (Folge: Zündprobleme, schlechtes Anspringen). Bisweilen gibt es lose **Kontaktstecker** oder feuchte **Zündkabel**, die für einen geschickten Bastler aber kein Problem darstellen. Prüfen Sie den Verschleiß der **Bremsbeläge** bzw. achten Sie auf die ungleichmäßige Wirkung der **Handbremse**.

Ein teuer zu behebendes Problem ist die Rostanfälligkeit des kleinen Subaru. Der TÜV hat schon bei jungen Fahrzeugen eine weit überdurchschnittliche Korrosionsquote festgestellt. Dabei geht es nicht nur um die **Karosserie**, sondern auch um die **Schalldämpfer-Anlage** sowie die **Scheinwerferreflektoren**.

Karosserie

Gut: Variable Bodenfreiheit der Karosserie. Stoßfänger kräftig; Seitenleisten. Ölwannenschutz. Tank abschließbar. Reserverad gut zugänglich und raumsparend unter Motorhaube. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz. Zwei Jahre Garantie gegen Durchrosten. Verarbeitung gut.
Schlecht: Gefährdete Lage der vorderen Blinkleuchten. Arretierung der Vordertüren schwach. Ungewolltes Aussperren möglich. Keine Befestigung für Warndreieck und Verbandkasten.

Kofferraum

Gut: Rücksitzlehnen einzeln klappbar. Mechanismus einfach zu handhaben. Zugänglichkeit sehr gut (niedrige Ladekante, große Tür). Format günstig; Boden eben. Auskleidung sehr gut (Teppichboden). Beleuchtung mit öffnender Hecktür.
Schlecht: Bei vorgeklappter Rücksitzlehne Gepäck ohne Halt. Kein Sichtschutz. Kein brauchbares Ablagefach. Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Im Fond Kopffreiheit für Personengröße bis etwa 1,90 m. Einstellhebel der Vordersitze leichtgängig. Türtaschen vorhanden; Ablage unterm Armaturenbrett.
Schlecht: Ein- und Aussteigen vorn wegen schmaler Türen sehr beengt. Im Fond sehr wenig Kniefreiheit. Handschuhfach klein.

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkrad höhenverstellbar. Pedale in richtigen Abständen zum Fahrer. Schalthebel liegt gut zur Hand. Sehr leichtgängige Servolenkung. Schaltung exakt. Außenrückspiegel und Fenster elektrisch zu betätigen. Außenlicht schaltet sich mit der Zündung ab. Wisch-/Wasch-Automatik. Große Hupfläche im Lenkrad. Sicherheits-Monitor für viele Funktionen. Akustisches Warnsignal bei überhöhter Motordrehzahl. Bordcomputer. Übersichtliche Karosserie. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe. Waschanlage für Abblendlicht.
Schlecht: Beim Betätigen des Zündschlüssels kann der Finger geklemmt werden. Entriegelung der hinteren Türen von außen umständlich. Bei starkem Abbremsen recht hoher Kraftaufwand erforderlich. Handbremshebel schwergängig und zu weit entfernt. Wisch-/Waschbetätigung nicht am Lenkrad. Blinker ohne Antippmöglichkeit. Aschenbecher unübersichtlich tief. Systemlos übers Armaturenbrett verstreute Funktionsschalter. Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Innenleuchte dunkel.



Vom ADAC im August 83 getestet: Subaru 1800 Super Station. Ein generell mit zuschaltbarem Allradantrieb ausgerüsteter Mittelklassewagen, der bis 1990 auch als Limousine und als Coupé produziert wurde

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Seitenblinker. Verbundglas-Frontscheibe. Lenkrad umschäumt.
Schlecht: Dach innen wenig gepolstert und mit Kanten. Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe. Kanten im Kniebereich des Fahrers. Gurtpeitschen vorn zu lang, bei zurückgestellten Sitzen liegt Gurt oben nicht an. Kopfstützen nur für Personengröße bis maximal etwa 1,70 m. Im Fond nur Statik-Beckengurte.

Fahrverhalten

Gut: Mit Allradantrieb gute Traktion auf rutschigem Untergrund.
Schlecht: In engen Kurven bei schneller Autobahnfahrt unsicheres Fahrgefühl. Mit Allradantrieb in Kurven radierende Räder. Unexakte, gefühllose Servolenkung; verstärkte Rückstellung beim Gasgeben. Bremse bei starker Beanspruchung zu schwach (Fading). Voll beladen Neigung zum Nachdrängen mit dem Heck.

Fahrkomfort

Gut: Kleine Bodenunebenheiten werden recht gut geschluckt. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Vordersitze körpergerecht (Fahrerlehne mit Kreuzstütze); Sitzfederung straff. Auch im Fond gute Sitze. Unaufdringliches Fahrgeräusch bei allen Geschwindigkeiten. Heizungsgebläse leise.
Schlecht: Große Bodenunebenheiten versetzen – besonders beladenes – Fahrzeug ins Schaukeln. Bei Querrillen hartes Ansprechen der Federung.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende, wirksame Heizung. Temperatur fein einstellbar. Fußraumheizung im Fond. Entfrostermöglichkeit für Seitenscheiben. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Zusätzliche Frischluftdüsen. Sehr kräftiges Vierstufen-Gebläse.
Schlecht: Schieberegler unübersichtlich. Warmluftverteilung nicht individuell einstellbar.

Wichtige Änderungen

2/81 Verkaufsstart.
12/82 Modelle überarbeitet.
12/84 Über Scheibenwischer automatisch zuschaltbarer Allradantrieb (nur bei Automatikgetriebe).
9/85 Turbo-Motor.
10/86 Coupé-Modell, Neuauflage der Modellreihen; Motor mit ungeregeltem Kat.
12/86 Motor mit geregeltem Kat (72 kW/98 PS).
9/88 Turbomodelle mit Kat.
4/90 Limousine eingestellt, nur noch als Kombi.

Motorisierung

Der bis 1984 ausschließlich eingebaute Vierzylinder-Boxer mit 1769 cm³ und 60 kW (82 PS) bietet trotz seines relativ hohen Verbrauchs nur kleinwagenmäßige Fahrleistungen. Etwas besser kann es die Nachfolgeversion mit minimal mehr Hubraum und 66 kW (90 PS). Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis bietet aber die seit Baujahr 86 angebotene Kat-Ausführung (72 kW/98 PS). Sie ist die sparsamste Maschine. Wer richtig flott vorankommen will, kann dagegen zum 100 kW (136 PS) starken, aber durstigen Turbo greifen.

Häufigste Mängel und Pannen

Vor dem Kauf eines gebrauchten Subaru 1800 sollte man das **Kühlsystem** des Motors genau kontrollieren. Immer wieder tauchen wegen Überhitzung durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** in der ADAC-Pannenstatistik auf. Man erkennt sie an Blasen, die im Kühlmittel aufsteigen oder am Wasserdampf, der aus dem Auspuff kommt. Ursache für Schäden an der Zylinderkopfdichtung sind in der Regel die **Kühlmittelschläuche**: Sie werden immer wieder undicht oder platzen (Kühlmittelstand im Ausgleichsbehälter beachten!). Es kann aber auch an defekten **Thermoschaltern** liegen (auf erhöhte Temperatur bei niedrigem Tempo oder im Stand achten!).

Die **Automatikgetriebe** muß man im Hinblick auf Dichtheit untersuchen. Und die **Kupplung** kann unter der höheren Belastung durch den Allradantrieb gelitten haben. Man kann prüfen, ob sie bei angezogener Handbremse durchrutscht, wenn man anfährt. Beim Baujahr 86 reißt gelegentlich das Betätigungsseil. Das zuvor häufig auftretende Problem **Zahnriemenschäden** ist seit Bj. 88 beseitigt.

Obwohl der 1800 als robust und ausgereift gilt, ist eine gründliche Inspektion der Unterseite anzuraten. Eventuell haben extreme Einsatzbedingungen wegen des Allradantriebs (z. B. Feldwege, Winter etc.) der **Auspuffanlage** oder dem **Bodenblech** geschadet. Besonders teuer können Reparaturen dann werden, wenn sich der Rost in tragenden Teilen einnisten konnte, weil sie angeschrammt wurden. Achten Sie bei jüngeren Fahrzeugen auf Risse an den **Längsträgern**, die aus falscher Verwendung des 4x4-Antriebs (Verspannungen beim Kurvenfahren auf trockener Bahn) resultieren können. Ziehen Sie im Zweifel einen Fachmann zu Rate.



Vom ADAC im Oktober 89 getestet: Subaru Legacy 2200 Sedan. Die geräumige Limousine wird ausschließlich mit permanentem Allradantrieb angeboten. Wer besonders viel Platz braucht, nimmt den fünftürigen Kombi

Karosserie

Gut: Stoßfänger flexibel und großflächig; Seitenschutz. Tank abschließbar; Klappe mit Fernbedienung. Elektrische Motorantenne Serie. Sehr leicht schließende Türen. Unterboden und Hohlräume mit besonderem Korrosionsschutz. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Keine Halterung für Warndreieck und Verbandkasten. Reserverad mit Gepäck schlecht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Durchlademöglichkeit zum Innenraum – Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt; Luke nach Vorklappen der Mittelarmlehne. Bequemes Beladen, gute Nutzbarkeit (praktisches Format). Vollständige Auskleidung. Beleuchtung.
Schlecht: Klappmechanismus der Rücksitzlehnen nicht abschließbar. Kofferraum von außen nur mit Schlüssel zu öffnen.

Innenraum

Gut: Auf den Vordersitzen großzügiges Platzgefühl; Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m einstellbar. Auch hinten geräumiges Sitzen (große Kopffreiheit). Fahrersitz serienmäßig höhenverstellbar. Abschließbares, ausreichend groß bemessenes Handschuhfach.
Schlecht: Ein- und Aussteigen hinten wegen schmaler Türen beengt. Gurte der Rücksitze ohne Einhandbedienung. Vordersitzlehnen nur verhältnismäßig grobrastig einzustellen. Die Kopfstützen rutschen beim Einstellen ziemlich leicht aus der Halterung.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Helle Deckenleuchte und Fußraumbeleuchtung, zusätzlich Spot-Leseleuchten vorne. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad; Servounterstützung. Elektrische Betätigung für Außenrückspiegel und Fenster. Größtenteils funktionelle und leichte Handhabung aller Bedienungselemente. Schalter übersichtlich und mit Auffindbeleuchtung. Viele Kontrolleuchten und Warnsymbole (Sicherheits-Monitor). Übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Halogenscheinwerfer mit Waschanlage und Leuchtweitenregulierung vom Innenraum aus.
Schlecht: Geringer Abstand zwischen Brems- und Kupplungspedal. Elektrische Betätigung der Fenster nur mit Zündung. Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Bei Regen schwaches Scheinwerferlicht.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront, teilversenkte Scheibenwischer und versenkte Türgriffe. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchten. Außer Gurtbeschlägen glattflächige Innenraumkonturen. Vorn Gurtschloß am Sitz.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Türenkindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen. Gurtgeometrie der Rücksitze ungünstig im Hüftbereich. Kopfstützen vorn selbst für kleine Personen zu tief (max. Personengröße 1,70 m); hinten keine Kopfstützen lieferbar. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Geradeauslauf und Handlichkeit gut. Dank Allradantrieb keinerlei Traktionsprobleme bei Glätte. Exakte Lenkung. Wirksame Bremse, durch Anti-Blokkier-System auch bei Vollbremsung beibehaltene Lenkbarkeit.
Schlecht: In sehr schnell gefahrenen Kurven mögliches Nachdrängen mit dem Heck. Wenig Fahrbahngefühl vermittelnde Servolenkung.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung. Ausgenommen bei größeren Fahrbahnunebenheiten komfortables, schluckfreudiges Fahrwerk. Entspannte Sitzposition des Fahrers; alle Sitze körpergerecht und bequem; Fahrersitz mit variabel einstellbarer Kreuzstütze.
Schlecht: Bei Schnellfahrt recht hohes Geräuschniveau im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende, kräftige Heizung. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Elektrisches Glas-/Hub-Schiebedach. Kräftiges, geräuscharmes Vierstufen-Gebläse. Schnelltaste für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Programmtasten wenig übersichtlich (Ablenkung beim Suchen möglich!). Mittlere Luftdüsen nicht individuell einstellbar.

Wichtige Änderungen

10/89 Neueinführung der Modellreihe als viertürige Stufenheck- und fünftürige Kombilimousine mit Vierzylinder-Boxermotoren: 1,8 l mit 76 kW (103 PS) und 2 l mit 100 kW (136 PS). Alle Modelle mit permanentem Allradantrieb.

4/91 Sondermodelle „Edition" mit ABS und „Gala" mit Tempomat und Klimaanlage.

9/91 2 l mit 85 kW (115 PS) und 2-l-16V-Turbo mit 147 kW (200 PS).

Motorisierung

Da der Subaru Legacy ausschließlich mit Allradantrieb zu haben ist, der einiges an Motorleistung für sich abzweigt, ist die 1,8-l-Version mit 76 kW (103 PS) nicht unbedingt die erste Wahl. Neben dem 2-l-Motor mit 85 kW (115 PS) – er ist erst seit Herbst 91 auf dem Markt – eignet sich besonders das 2,2-l-Triebwerk als harmonische Antriebsquelle.

Wer häufig auf der Autobahn unterwegs ist oder die Zuladung im Kombi bis an die Grenzen ausnutzt, wird im 2-l-16V-Turbo mit 147 kW (200 PS) eine kräftige Alternative finden. Nachteil des Turbos: Wenn die Leistung häufig ausgenutzt wird, steigt der Verbrauch sehr stark an.

Häufigste Mängel und Pannen

Wenn Sie sich für einen Subaru Legacy (Baujahr 91) mit **Automatikgetriebe** interessieren, sollten Sie unbedingt auf Geräusche aus dem Antrieb achten.

Bei den Baujahren 90/91 mit Schaltgetriebe rutscht manchmal die **Kupplung** durch (mit angezogener Handbremse testen). Tritt beim Durchkuppeln ein Geräusch auf, könnte das auf ein reißendes **Kupplungsseil** hinweisen.

Öltropfen unter dem Wagen stammen vermutlich von einer undichten **Servolenkung**. Ansonsten streikten beim Legacy ab und zu die **elektrischen Benzinpumpen**, und bei älteren Modellen rissen mehrfach auch **Zahnriemen**.



Vom ADAC im März 1990 getestet: Suzuki Siwft. In der 1,0-Liter-Version (Foto) verbergen sich nur drei Zylinder

Karosserie

Schrägheck, 3- und 5-türig.
Gut: Recht gute Verarbeitung. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger.
Schlecht: Keine Flankenschutzleisten. Frontblinker im Stoßfänger bruchgefährdet. Ungewolltes Aussperren möglich. Warndreieck und Verbandskasten nicht zu befestigen. Bordwerkzeug und Reserverad mit Gepäck nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne.
Schlecht: Hohe Ladekante. Gemessen am Fahrzeugformat sehr kleines Volumen. Vorstehende, beim Beladen störende Radkästen. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung. Kein verschmutzungssicherer Griff an der Hecktür.

Innenraum

Gut: Geräumiger Innenraum; Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m einstellbar. Vorn bequemes Ein- und Aussteigen.
Schlecht: Handschuhfach unbeleuchtet und nicht abschließbar. Hinten umständliches Angurten und keine Ablagemöglichkeit für Kleinkram.

Bedienung und Sicht

Gut: Klar gestyltes Armaturenbrett; wichtige Schalter griffgerecht in Lenkstockhebeln. Übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht.
Schlecht: Entriegeln der Hintertüren von außen umständlich. In Kurven hohe Haltekräfte am Lenkrad (glatter Kranz). Bremsen erfordert recht hohen Kraftaufwand. Verkleinerndes Bild in den Außenspiegeln; Einstellen des rechten Spiegels nur vom Beifahrersitz aus möglich. Heckwischer ohne Intervallschaltung; Schalter versteckt. Keine Außenlicht-Kontrolleuchte; kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten. Innenraumbeleuchtung nur für vorn Sitzende; keine Kontaktschaltung an den Hintertüren. Ölmeßstab sehr schlecht erreichbar.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und teilversenkte Wischer für verringertes Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitenblinker. Tank vor der Hinterachse. Anordnung der Vordersitzgurte einwandfrei (Schloß am Sitz).
Schlecht: Im Kopfbereich der vorn Sitzenden vorstehender Gurtbeschlag. Lenkrad wenig abgepolstert. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,65 m ausreichend. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen. Hinten Sicherheitsgurte ungünstig im Hüftbereich; Kindersicherung der Türen zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Fahrverhalten

Gut: Guter Geradeauslauf. Problemloses, deutlich untersteuerndes Kurvenverhalten. Aus der Mittellage schnell ansprechende, direkte Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Entspannte Sitzposition des Fahrers.
Schlecht: In Kurven ausgeprägte Seitenneigung. Wenig Federungskomfort – bei kurzen Unebenheiten stuckernde, bei großen Unebenheiten stark schwingende Karosserie. Vordersitze bieten im Schulterbereich nur wenig Halt. Bei Autobahnfahrt recht hohes Geräuschniveau im Innenraum.

Heizung und Lüftung

Gut: Colorscheiben zur Verringerung der Aufheizung durch Sonne. Wirksames Vierstufengebläse. Einrichtung für Innenluftzirkulation (Umluftschaltung) serienmäßig vorhanden.
Schlecht: Zahlreiche Bedienungselemente unübersichtlich tief und weit weg vom Fahrer plaziert. Luftverteilung nur ungenau einzustellen.

Wichtige Änderungen

12/83 Neue Modellreihe SA 310: Dreitüriger Kleinwagen mit Dreizylinder-1-l-Motor 37 kW (50 PS).

10/84 Modellname geändert: „Swift". Neuer 1,3-l-Vierzylinder-Motor.

9/85 Automatik-Getriebe für 1-l-Motor. Fünftürige Variante mit längerem Radstand präsentiert.

10/86 Modelländerung und neue Motoren.

9/89 Stufenheck-Modell mit vier Türen und Allrad-Variante.

5/92 Neu: Cabrio.

Motorisierung

Beim Swift gibt es im Motorenprogramm einige Maschinen, die sich nur geringfügig in der Leistung unterscheiden. Wir konzentrieren uns auf die mehr verbreiteten. Der Dreizylinder, seit 2/89 mit unger. Kat, leistet mit 1 l Hubraum 37 kW (50 PS). Auf 1,3-l-Basis (4 Zyl.) gibt es 54 kW (74 PS), 50 kW (68 PS) und als 16 V – seit 2/89 auch mit g. Kat – 74 kW (101 PS). Der 1,6 l bringt es auf 70 kW (95 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Hauptursache für Hilferufe an die ADAC-Straßenwacht waren beim Suzuki Swift in den vergangenen Jahren defekte **Batterien**. Oft waren feuchte **Zündkerzen** schuld, daß der Motor nicht ansprang. Bis Baujahr 89 gab es – bei ca. 80-100 000 km – Probleme mit den **Zahnriemen**. Prüfen Sie ihn sorgfältig! Reißt er nämlich, ist mit einem kapitalen Motorschaden zu rechnen.

Schaltschwierigkeiten im **Getriebe** deuten auf ein beschädigtes **Schaltgestänge** hin. Da die Reparatur recht kostspielig ist, sollte man zu diesem Punkt einen Fachmann aufsuchen.

Bei häufigem Einsatz in der Stadt kann die **Kupplung** bereits sehr stark verschlissen sein. Man prüft sie, indem man mit angezogener Handbremse versucht anzufahren. Dreht der Motor weiter, ohne daß der Wagen anfährt, ist die **Kupplung** eindeutig am Ende.

Die gesamte **Schalldämpferanlage** ist auf Durchrostungen abzuklopfen. Nehmen Sie den Swift dazu auf eine Hebebühne. Nicht mehr funktionstüchtige **Stoßdämpfer** kann man dagegen nur auf einem Prüfstand (z. B. beim ADAC) dingfest machen.

Prüfen Sie auch die Funktion der **Beleuchtung** (schlechte Kontakte oder durchgebrannte Sicherungen) und den Pedalweg der **Fußbremse** – er ist oft zu lang. Rostprobleme sind beim Swift nicht bekannt.

Karosserie

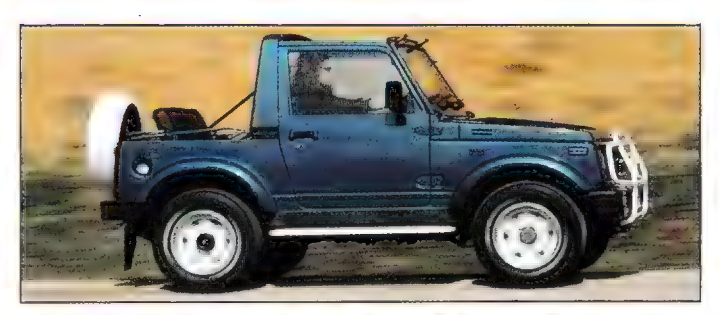
Dreitüriger Geländewagen mit Cabrioverdeck; auch Version mit festem Aufbau lieferbar. Auf Wunsch gegen Aufpreis Frontschutzbügel.
Gut: Stabile Karosserie mit kurzen Karosserieüberhängen (hohe Böschungswinkel) und hoher Bodenfreiheit; Türschwellerschutz. Dachgepäcktransport mit Spezialträger möglich. Kräftige Stoßfänger. Sehr leicht schließende Türen. Vorklappbare Windschutzscheibe.
Schlecht: Kein Flankenschutz. Frontblinker, Nebelrückleuchte und Rückfahrscheinwerfer im Stoßfänger bruchgefährdet. Unlogische Drehrichtung des Türschlosses beim Auf- und Absperren. Keine Türarretierungen und ungewolltes Aussperren möglich. Komplizierter, zeitaufwendiger Verdeckmechanismus. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Außer für Radwechsel kein Bordwerkzeug. Außen befestigtes Reserverad nicht diebstahlsicher.

Kofferraum

Gut: Leichtes Beladen. Geteilte, umklappbare Rücksitzbank. Praktischer Griff an der Hecktür.
Schlecht: Sehr kleines Volumen. Kein abschließbares Staufach, keine Beleuchtung und keine Gepäckraumabdeckung.

Innenraum

Vier Sitzplätze
Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,85 m Größe einstellbar. Große Kopffreiheit; vorn sehr bequemes Ein- und Aussteigen. Abschließbares Handschuhfach.
Schlecht: Vorn beengtes Sitzen wegen geringem Abstand zur Tür; grobrastige Lehneneinstellung. Beim Zurückklappen der Vordersitze werden leicht die Füße der Hintensitzenden eingequetscht. Auf schlechter Straße klappernde Plastikteile (Armaturenbrett). Insgesamt sehr wenig Ablagemöglichkeiten.



Vom ADAC im Oktober 1991 getestet: Suzuki SJ Samurai. Das Allrad-Cabrio prügelt seine Insassen mit harter Federung. Auch geschlossen erhältlich

Sicherheit

Gut: Seitliche Blinkleuchten.
Schlecht: Karosseriegestaltung wenig fußgängersicher - kantige Front und vorstehende Wischerachsen. Tank im Heckdeformationsbereich. Harte, teilweise kantige Innenraumkonturen. Unbefriedigend angeordnete Vordersitzgurte (Verschlußpeitschen zu lang und nicht am Sitz befestigt) und Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,65 m Größe einstellbar. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen. Hinten keine Kopfstützen und nur Zweipunkt-Beckengurte.

Fahrverhalten

Im Gelände ausreichende, auf befestigten Straßen mäßige Fahreigenschaften.
Gut: Wirksame Bremse.
Schlecht: Unruhige, ständige Lenkkorrekturen erfordernde Geradeausfahrt. In rutschiger Kurve leicht Ausbrechen mit dem Heck. Unpräzise, kaum Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung. Auf glattem und unebenem Untergrund wegen fehlenden Differentialsperren schnell durchdrehende Räder. Zögernd ansprechende Bremse; bei zugeschaltetem Frontantrieb schlechte Spurhaltung.

Fahrkomfort

Schlecht: Bockig hartes Fahrwerk mit geringem Schluckvermögen. Unebenheiten aller Größenordnungen versetzen Fahrzeug in heftiges vertikales Schwingen und Nicken. Bei Querrillen hartes Fahrwerkspoltern. In Wechselkurven starkes Wanken. Vorn kurze, hinten kleine und unbequeme Sitze. Keine entspannte Fahrersitzposition einstellbar. Lautes Fahrgeräusch.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienungselemente im Blickfeld und gut erreichbar. Viele Frischluftdüsen. Wirksames Dreistufengebläse. Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet. Mittelausströmer nicht individuell regulierbar und liefern auch bei eingeschalteter Heizung nur unerwärmte Luft.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle Fahrzeugbedienung - wichtige Funktionen griffgerecht in Kombihebeln; überwiegend übersichtliche Schalter; gut ablesbare Instrumente. Schalthebel und Lenkrad liegen gut zur Hand. Allradzuschaltung bei niedrigem Tempo auch während der Fahrt. Zweistufiger Scheibenwischer mit Wisch-/Wasch-Automatik und Intervallschaltung. Übersichtliche Karosserie und Rundumsicht.
Schlecht: Schwergängige Lenkung und glatter Lenkradkranz. Außenspiegel ohne Inneneinstellung. Radio zu weit unten. Unübersichtlicher Warnblinkerschalter. Außenlicht ohne Kontrolleuchte und kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten. Beifahrertür ohne Kontaktschalter für die Innenleuchte.

Wichtige Änderungen

1980 Markteinführung LJ 80 mit zunächst 29 kW (40 PS), die später wegen der günstigeren Versicherungsklasse auf 39 PS reduziert wurden.

1981 Markteinführung SJ 410, 1-l-Motor mit 33 kW (45 PS).

1984 LJ 80 eingestellt. Markteinführung 413 SJ, Neu: 1,3-l-Motor mit 47 kW (64 PS).

1986 Auch mit ungeregeltem Kat und 44 kW (60 PS) lieferbar.

1988 Namensänderung auf SJ Samurai und Facelift; Handbremse wirkt nicht mehr auf Kardanwelle, sondern auf Hinterräder.

1991 1,3-l-Motor mit ger. Kat und 51 kW (69 PS).

Motorisierung

Wird der Suzuki als reines Stadtfahrzeug benutzt, reicht der 1-l-Motor mit 33 kW (45 PS) völlig aus. Auf freier Strecke jedoch werden 100 km/h Höchstgeschwindigkeit bereits zur Qual. Ungleich bessere Fahrleistungen bei kaum höherem Verbrauch liefert die 1,3-l-Maschine. Die nicht entgiftete Version leistet 47 kW (65 PS). Doch bei der Suche nach einem neueren Modell lohnt es sich, gleich nach der 1,3-l-Version mit geregeltem Kat (ab 91) zu greifen, die mit 51 kW (69 PS) sogar noch etwas mehr Leistung bietet.

Häufigste Mängel und Pannen

Die **Motoren** und besonders auch die **Getriebe** sollte man auf Ölverlust untersuchen. Bei älteren Fahrzeugen gibt es gelegentlich Motorschäden durch Ölschlamm und bei neueren Modellen durch Ablagerungen an den **Ventilen.** Zur Kontrolle, ob sich Ölschlamm abgelagert hat, sollte der Käufer unter den Ventildeckel schauen (lassen) und den Nachweis über regelmäßige Ölwechsel verlangen. Die Ventilverkokung kann eventuell durch eine Kompressionsprüfung aufgedeckt werden. Bei hohem Anteil an Autobahnfahrten werden die 1-l-Motoren oft überfordert. Deswegen ist „Stadtfahrzeugen" der Vorzug zu geben. Die **Vergaser** neigen bei feuchtkalter Witterung zum Vereisen, wenn die Umstellung von Sommer- auf Winterbetrieb am Luftfilter vergessen wird. Im Bereich der **Elektrik** fallen neben losen **Kabelsteckern** und defektem **Zündkabel** beim SJ 410 besonders häufig abgebrannte **Unterbrecherkontakte** auf (Auto bringt nicht mehr die volle Leistung). Oft ist auch die **Batterie** defekt. Versuchen Sie deshalb, den Motor mehrmals hintereinander anzulassen. Die **Kupplung** wird öfters durch ein ausgehängtes **Betätigungsseil** lahmgelegt. Außerdem hat die Lenkung oft zuviel Spiel und die Betriebsbremse einen zu großen Pedalweg. Beim 410/413 ist eine sogenannte **Differentialsperre** als zusätzliche Feststellbremse eingebaut. Bei vorschriftswidriger Verwendung zur Traktionshilfe bricht sie am Differentialgehäuse (teure Reparatur!). Häufig defekt sind vordere **Radlager** und hintere **Stoßdämpfer.** Der Grad der Korrosion hängt bei einem Geländewagen im wesentlichen vom Einsatzgebiet ab. Auf jeden Fall sollte man **Bodengruppe, Radaufhängungen, Radläufe** sowie **Hauben** und **Türen** untersuchen.



Vom ADAC im August 89 getestet: Suzuki Vitara de Luxe Limousine „Power Pack". Der hübsch gestylte, kleine Geländewagen ist auch mit längerem Radstand und fünf Türen zu haben. Das Fahrwerk ist gewöhnungsbedürftig: auf welliger Fahrbahn läuft er nicht vernünftig geradeaus, und die Karosse nickt ständig

Karosserie

Gut: Stoßfänger flexibel und großflächig. Äußere Türgriffe und Türschweller verschmutzungssicher. Tank abschließbar; Klappe mit Fernbedienung. Große Bodenfreiheit und geringe Überhänge. Reserverad auch mit Gepäck gut zugänglich.
Schlecht: Reserverad nicht diebstahlsicher. Arretierung der Seitentüren zu schwach. Ungewolltes Aussperren möglich. Keine Halterung für Warndreieck und Verbandkasten.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitze mit Längsverstellung, Lehnen und Sitze halbseitig klappbar. Vorklappen ohne großen Kraftaufwand. Bequemes Beladen (große seitlich angeschlagene Hecktür). Elektrische Fernentriegelung für Hecktür. Vollständige Auskleidung.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat sehr kleiner Kofferraum. Bei geklappter Rücksitzlehne ungehindertes Vorrutschen des Gepäcks; keine blickgeschützten Ablagefächer. Keine Beleuchtung.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,85 m Körpergröße einstellbar. Ein- und Aussteigen vorn bequem (große Türen); vorn und hinten große Kopffreiheit. Für besseren Zustieg nach hinten bewegen sich die Vordersitze beim Vorklappen automatisch nach vorn. Abschließbares Handschuhfach.
Schlecht: Teppichboden im Geländeeinsatz unpraktisch, weil schwierig zu reinigen. Sitze und Lehnen müssen nach jedem Vorklappen neu eingestellt werden. Kopfstützenverstellung umständlich. Kleine, schlecht nutzbare Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Helle Deckenleuchte und zwei Spot-Leseleuchten vorne. Griffiges, höhenverstellbares Lederlenkrad. Bedienung erfordert nur geringen Kraftaufwand. Beide Außenrückspiegel elektrisch einstellbar. Elektrische Betätigung der Vorderfenster. Schalter für Haupt- und Nebenfunktionen sinnvoll angeordnet. Drucktasten mit Auffindbeleuchtung. Übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld.
Schlecht: Kofferraum und Tank nicht an Zentralverriegelung gekoppelt. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Zentralverriegelung funktioniert ausschließlich an Fahrertür.

Sicherheit

Gut: Nachgiebige, abgeflachte Front und teilversenkte Wischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank sicher vor der Hinterachse. Seitenblinker. Nebelrückleuchten. Konturen im Innenraum sicherheitsgerecht. Kopfstützen für Personen bis etwa 1,85 m einstellbar. Großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibenoberkante.
Schlecht: Gurtschloß der Vordersitze nicht am Sitz befestigt. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Servolenkung. Wirksame Bremse.
Schlecht: In nasser Kurve Neigung zum Nachdrängen mit dem Heck. Unruhige Fahrweise wegen ständigem Karosseriestuckern. Ohne Allradantrieb schlechte Traktion auf rutschigem Untergrund. Mäßige Richtungsstabilität – auf welliger Straße ständiges Korrigieren erforderlich. Schlechte Spurhaltung bei starker Abbremsung auf nasser Straße.

Fahrkomfort

Gut: Entspannte Sitzposition problemlos einstellbar. Ruhestütze für linkes Bein.
Schlecht: Unausgewogenes Fahrwerk – bockige Federung; ständiges Nicken. Vordersitze und Lehnen zu schmal. Unangenehm aufdringliches Motorgeräusch.

Heizung und Lüftung

Gut: Seitliche Defrosterdüsen. Colorscheiben, geringe Scheibenneigung und wirksame Frischluftzufuhr sorgen für angenehmes Innenraumklima. Kräftiges Vierstufen-Gebläse. Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Warmluftverteilung nicht individuell einzustellen. Keine separate Luftmengenregulierung.

Wichtige Änderungen

9/88 Modelleinführung als dreitüriger Geländewagen (Heckantrieb; Frontantrieb zuschaltbar) mit geschlossenem oder offenem Aufbau und 1,6-l-Benzinmotor mit 59 kW (80 PS).

2/90 Automatische Freilaufnaben ersetzen die manuellen.

6/91 Zusätzlich fünftürige Langversion mit Exklusivausstattung – auch mit 1,6-l-16V und 71 kW (97 PS).

Motorisierung

Die Qual der Wahl bei der Motorisierung hat man beim Suzuki Vitara nur dann, wenn man sich für die lange Version entscheidet, die zusätzlich auch mit dem starken 1,6-l-16V-Motor zu haben ist. Ansonsten steht nur das 1,6-l-Triebwerk mit 59 kW (80 PS) zur Debatte. Es verhilft dem Allradler zu Fahrleistungen, die durchaus denen „normaler" Pkw der Mittelklasse entsprechen.

Häufigste Mängel und Pannen

Beim Suzuki Vitara sollte man nach der Probefahrt den Motorraum auf Undichtigkeiten an der **Servopumpe der Lenkung** untersuchen. Mängelschwerpunkt: Die **Elektrik**. Dort kommt es zu Unterbrechungen durch Kabelschäden und **Kontaktschwächen**, die **Sicherungen** sind sehr feuchtigkeitsempfindlich, und die **Generatoren** fallen oft schon nach relativ kurzer Betriebszeit aus.



Vom ADAC im Mai 1990 getestet: Toyota Starlet. Der dreitürige Schrägheck-Mini war als einer der ersten Kleinwagen auch mit ABS lieferbar

Karosserie

Gut: Gute Verarbeitung. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Flankenschutzleisten und Kotflügelschutz. Öffnen und Schließen der Türen mit geringem Kraftaufwand.
Schlecht: Schwache Türarretierungen. Ungewolltes Aussperren möglich. Keine Befestigungsmöglichkeiten für Warndreieck und Verbandkasten. Bordwerkzeug und Reserverad mit Gepäck nicht zugänglich. Keine fünftürige Version lieferbar.

Kofferraum

Gut: Niedrige Ladekante und weit öffnende Klappe für bequemes Beladen. Vielfach variabler Kofferraum – Rücksitzlehnen, sowie auch komplette Rücksitzbank vorklappbar. Vorgeklappter Rücksitz dient als Barriere gegen vorrutschendes Gepäck.
Schlecht: Gemessen am Fahrzeugformat kleines Volumen. Umständliches Sortieren der Gurte beim Wiederzurückklappen der Rücksitzbank. Große, die Nutzbarkeit stark einschränkende Radkästen. Keine Ablagefächer und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Dünne, labbrige Bodenmatte. Kein verschmutzungssicherer Griff an der Heckklappe.

Innenraum

Gut: Vorn großzügiges Platzgefühl und bequemes Ein- und Aussteigen; Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Einsteller gut zugänglich.
Schlecht: Hinten beschwerliches Ein- und Aussteigen und bei zurückgestellten Vordersitzen wenig Kniefreiheit. Vordersitze müssen nach jedem Vorklappen neu justiert werden und sind von hinten schlecht zu entriegeln. Rücksitzgurte nur beidhändig anzulegen. Schlösser nicht verwechslungssicher. Plastikteile im Innenraum verursachen unangenehmen Geruch. Wenig Ablagemöglichkeiten; Handschuhfach klein, nicht abschließbar und unbeleuchtet.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle Fahrzeugbedienung – wichtige Funktionen griffgerecht in Lenksäulenhebeln; übersichtliche Schalter mit Auffindbeleuchtung; gut ablesbare Instrumente. Heckwischer mit Wisch-/Waschautomatik, Permanent- und Intervallschaltung. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Lichtabschalten. Sehr übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht auch für kleinere Fahrer.
Schlecht: Rechter Außenspiegel nicht Serie. Linker Außenspiegel klein, zudem verkleinernd und nur von außen einstellbar. Kein Drehzahlmesser und Tacho ohne Markierung der Gangbereiche.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und teilversenkte Wischer reduzieren Verletzungsrisiko bei eventuellem Fußgängerunfall. Seitenblinker. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Anordnung der Vordersitzgurte einwandfrei (Schloß am Sitz).
Schlecht: Im Dachbereich wenig Abpolsterung. Kantiger, harter und damit gefährlicher Instrumententräger im Kniebereich des Fahrers. Geometrie der Rücksitzgurte im Hüftbereich ungünstig. Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen.

Fahrverhalten

Handliches Fahrzeug mit insgesamt ausreichender Fahrstabilität.
Gut: Gute Handlichkeit. Beim Gaswegnehmen in schneller Kurve kaum Lastwechselreaktionen. Aus der Mittellage schnell ansprechende, zielgenaue Lenkung. Spontan ansprechende, fein dosierbare Bremse. Mit ABS (Aufpreis) auch bei Notbremsung beibehaltene Lenkbarkeit.
Schlecht: Auf schlechter Straße unruhige Geradeausfahrt. In Kurven, besonders bei Nässe, Neigung zum Schieben über die Vorderräder (starke Radlaständerungen). Schnell durchdrehende Antriebsräder. Stoßempfindliche Lenkung; Übertragung von Fahrbahnunebenheiten.

Fahrkomfort

Gut: In Kurven wenig Seitenneigung. Gut konturierte Vordersitze mit gutem Seitenhalt. Entspannte Sitzposition des Fahrers.
Schlecht: Unausgewogene Feder-/Dämpferabstimmung. Bei Schnellfahrt auf unebener Straße geringes Schluckvermögen der Federung (Insassen werden stark geschüttelt). Beladen auf unebener Straße durchschlagende Hinterachse. Vorder- und Rücksitze wenig gefedert; für größere Personen Rückenlehne der Vordersitze zu kurz. Keine bequeme Abstellmöglichkeit für linkes Bein des Fahrers. Bei Schnellfahrt und höherer Motordrehzahl aufdringliches Fahrgeräusch.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige, fein dosierbare Heizung. Individuelle Luftverteilung möglich; großflächige Austrittsgitter im Armaturenbrett. Schnelles Entfrosten der Scheiben. Hintere Seitenfenster zur besseren Durchlüftung ausstellbar. Wirksames Vierstufengebläse. Einrichtung für Innenluftzirkulation.

Wichtige Änderunge

1/85 Neue Modellreihe mit Frontantrieb.

9/87 1,5-l-Dieselmotor.

3/90 Modellüberarbeitung: 1,3 XLi 55 kW (75 PS).

Motorisierung

Den Toyota Starlet gibt es mit zwei Motorvarianten (ab 85): 992 cm³ und 40 kW (54 PS) und 1280 cm³ mit 55 kW (74 PS). Beide Motoren haben zwar recht ordentliche Fahrleistungen, aber einen rauhen Motorlauf und einen verhältnismäßig hohen Benzinverbrauch (verbleites Normalbenzin). Eine Besonderheit des 1,3-Liter-Motors ist sein Zylinderkopf: Hier arbeiten pro Zylinder zwei Einlaßventile und ein Auslaßventil. Toyota verspricht sich von dem höheren technischen Aufwand vor allem eine bessere Leistungsausbeute und einen niedrigen Benzinverbrauch.

Den Starlet 1,3 S mit 55 kW (74 PS) gibt es seit 1986 mit Euro-Kat-Motor, seit Ende 89 auch mit geregeltem Kat (53 kW/72 PS). Alle anderen Motoren ab 85 sind bedingt schadstoffarm nach Stufe A und C. Seit 1987 gibt es einen rauhen, aber sonst recht guten Dieselmotor mit 1453 cm³ Hubraum und 40 kW (54 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Da die **Motoren** des Toyota Starlet bis 1987 öfter wegen gerissener **Zahnriemen** auffielen, führte der Hersteller eine Kundendienstaktion durch und tauschte dieses Bauteil aus. Bei den Baujahren 88 und 89 muß man mit defekten **Zylinderkopfdichtungen** rechnen – achten Sie auf Blasen im Kühlwasser oder Wasserdampf im Abgas.

Zündungsprobleme gab es bei den 1-l-Motoren bis Baujahr 87 durch defekte **Unterbrecher-Kontakte**. **Batterien** sind häufig schon bei jungen Fahrzeugen abgenutzt bzw. defekt. An den **Auspuffanlagen** gab es bis 1986 immer wieder gebrochene Rohre (auf Hebebühne prüfen!).

Bei überwiegend im Stadtverkehr gefahrenen Autos ist der Verschleiß an **Bremsscheiben** und **-klötzen** größer. Der Rostschutz ist besser als beim Vorgängermodell, trotzdem ist ein Blick unter das Fahrzeug sinnvoll.



Vom ADAC im August 89 getestet: Toyota Corolla Compact XL 1,3. Unter gleichem Namen ist neben der Schrägheck-Version (Foto) auch eine Stufenheck-, Liftback- sowie eine Kombi-Variante im Angebot. Das hier gezeigte Modell wurde im letzten Sommer abgelöst

Karosserie

Gut: Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutz. Äußere Türgriffe verschmutzungssicher. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet. Ungewolltes Aussperren möglich. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Reserverad mit Gepäck schlecht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Bei ganz umgeklappter Rücksitzbank ebene Ladefläche. Außerdem Lehne asymmetrisch geteilt und einzeln vorklappbar. Bequemes Beladen durch niedrige Ladekante. Praktisches Format; ebene Flächen. Vollständige Auskleidung. Entriegelung der Hecktür auch vom Innenraum aus.
Schlecht: Vorklappen der Sitzfläche kraftaufwendig. Gurte ordnen beim Zurückklappen der Sitzfläche schwierig. Keine Ablagefächer. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,90 m einstellbar. Sitzfläche neigungsverstellbar. Auf dem Rücksitz große Kopffreiheit.
Schlecht: Anlegen der Gurte auf den Rücksitzen umständlich. Beifahrersitz muß nach jedem Vorklappen der Lehne komplett neu eingestellt werden. Unpraktische Türfächer (unzugängliche Rinne im Boden).

Bedienung und Sicht

Gut: Beide Außenspiegel von innen einstellbar. Übersichtliches Armaturenbrett; Schalter (mit Auffindbeleuchtung) und Hebel für Hauptfunktionen gut erreichbar. Viele, gut ablesbare Kontrolleuchten. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal. Gute Rundumsicht.
Schlecht: Lenkung beim Rangieren schwergängig (Servolenkung nicht lieferbar). Beide Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite. Sicherungen in Motor- und Fahrgastraum verteilt.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und versenkte Scheibenwischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Glatte Konturen im Innenraum.
Schlecht: Fahrerlehne kann beim Einstellen versehentlich wegklappen.

Fahrverhalten

Gut: Gutmütige Kurvenlage. Schnell ansprechende, gut dosierbare Bremse.
Schlecht: Beladen: Vorderbremsen neigen zum Überbremsen; Handling deutlich träger.

Fahrkomfort

Gut: Körpergerechte, ausgewogen straff gefederte Sitze; entspannte Fahrersitzposition.
Schlecht: Bei kleinen Unebenheiten Stuckerneigung. Querrillenempfindlichkeit.

Heizung und Lüftung

Gut: Hinten Ausstellfenster. Kräftiges Vierstufen-Gebläse. Separate Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Lufttemperatur nur ungenau zu regulieren.

Wichtige Änderungen

8/83 Neue Modellreihe mit Frontantrieb (Kombi weiter mit Heckantrieb).
5/85 Kat-Motoren eingeführt.
9/86 Neu: Compact-Modelle mit Euro-Kat.
10/86 Weitere Kat-Modelle eingeführt.
9/87 Neuauflage der Modellreihe (alle mit Kat-Motoren), neuer Motor: 1,6 l 16V, 66 kW/90 PS.
8/88 Corolla Tercel 4 x 4 XLi ersetzt bisherigen Tercel.
3/89 Motoren mit Drei-Wege-Kat und Lambda-Sonde für alle Modelle lieferbar.
7/92 Modellwechsel.

Motorisierung

Für den Toyota Corolla (Liftback, Stufenheck, Coupé und Kombi) der von 83–87 verkauften Baureihe gab es 1,3- bzw. 1,6-l-Benzinmotoren, die aber teilweise nur ein oder zwei Jahre lang im Angebot waren, und mangels Katalysator in die Kategorie Dreckschleuder gehören.
Empfehlenswerte Kat-Motoren findet man ab Baujahr 85. Als erster wurde der 1,6er mit geregeltem Kat ausgestattet. Er leistet 52 kW (71 PS). Ein Jahr später gab es auch den im Coupé angebotenen Vierventilmotor (85 kW/116 PS), der ab 87 den Corolla GTi antreibt, mit geregeltem Kat.
Den 1,3-l-Motor gibt es ab Bj. 86 mit Euro-Kat, ab 89 mit ger. Katalysator. Die kleine Maschine hängt gut am Gas. Die Leistung: 55 kW (75 PS). Fehlende Durchzugskraft im fünften Gang zwingt zu häufigem Runterschalten. Der 1,8-l-Diesel (ab Bj. 86) leistet 47 kW (64 PS) bzw. 49 kW (67 PS).

Häufigste Mängel und Pannen

Die **Motoren** des Toyota Corolla (ab 83) sind öfter ölundicht, von 1985–87 gab es Probleme mit gerissenen **Zahnriemen.** Achten Sie auf ungewöhnliche Motorgeräusche. Bei den Motoren wurde teilweise schon nach 6000–7000 km ein starker Anstieg des Ölverbrauchs beobachtet. Deshalb gab es auch Motorschäden wegen Ölmangels, zudem Überhitzungen und defekte **Zylinderkopfdichtungen** bis Baujahr 1988. Lassen Sie sich vom Verkäufer im Kaufvertrag bestätigen, wie hoch der Ölverbrauch tatsächlich liegt. Verbrannte **Unterbrecherkontakte,** feuchte **Verteilerkappen** und defekte **Zündanlagen** führten genauso zu Pannen wie defekte **Batterien.** Weitere Pannen gab es durch Vergaservereisung, defekten **Choke** und gebrochene **Auspuffrohre.** Wegen hohen **Reifenverschleißes** und **Reifendefekten** ist auf Reifenbeschädigungen zu achten.



Vom ADAC im August 89 getestet: Toyota Carina II. Die unauffällige Mittelklasse-Limousine ist als Stufenheck-, Fließheck- oder Kombi-Variante zu haben und glänzt mit hoher Zuverlässigkeit sowie durch ihre reichhaltige Ausstattung

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-glattflächige Karosserie. Voluminöse, flexible Stoßfänger. Tank abschließbar; Klappe mit Fernbedienung. Breite, sehr leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet. Reserverad mit Gepäck schlecht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugkomfort sehr großer Kofferraum. Rücksitzlehnenhälften einzeln, sowie Rücksitzbank komplett umklappbar (Sitzfläche ungeteilt). Sehr bequemes Beladen (niedrige Ladekante, große Öffnung). Praktisches Format. Seitliche Ablagefächer. Beleuchtung mit Öffnen des Kofferraums.
Schlecht: Dünne, rutschende Bodenmatte. Zu wenig Diebstahlsicherheit – Fernentriegelung für Heckklappe und Rücksitzlehnen nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Geräumige Karosserie; bequemes Ein- und Aussteigen. Höhenverstellbarer Fahrersitz (Einstellung für Personen bis etwa 1,90 m Größe). Handschuhfach beleuchtet und abschließbar. Viele Ablagen; u. a. Schublade unter den Vordersitzen.

Bedienung und Sicht

Gut: Helle Deckenleuchte; separate Leselampen vorne. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad; Servounterstützung. Beide Außenrückspiegel elektrisch einstellbar. Elektr. Fensterbedienung (an Fahrertür mit Automatikschaltung). Wisch-/Wasch-Automatik und stufenlose Intervalleinstellung vorne. Heckwischer permanent und Intervall mit Wisch-/Wasch-Funktion. Übersichtliches, klar gestyltes Armaturenbrett; alle Hebel griffgerecht und leichtgängig. Bei vergessenem Lichtabschalten akustisches Signal. Übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld.
Schlecht: Radio zu weit unten. Verkleinertes Bild in den Außenrückspiegeln. Zentralverriegelung funktioniert nur an Fahrertür. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront, versenkte Wischerachsen und Türgriffe mildern Folgen eines Fußgängerunfalls. Tank außerhalb des Heckdeformationsbereichs. Seitenblinker und Nebelrückleuchten serienmäßig. Vorn Gurtschloß am Sitz befestigt und verstellbarer Umlenkbeschlag. Auch auf den Rücksitzen Kopfstützen serienmäßig.
Schlecht: Umlenkbeschlag der Vordersitzgurte im Kopfbereich. Kantiges Ablagefach vor den Beifahrerknien. Türenkindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen.

Fahrverhalten

Gut: Exakte, ausreichend Fahrbahnkontakt vermittelnde Lenkung. Wirksame, spontan ansprechende Bremse.
Schlecht: In schnell gefahrenen Kurven (Landstraße) Nachdrängen mit dem Heck.

Fahrkomfort

Gut: Sportlich straff abgestimmtes Fahrwerk. Körpergerechte, bequeme Sitze; sehr entspannte Fahrersitzposition; Lehne mit Kreuzstütze. Angenehmer Sitzbezug. Ruhestütze für linkes Bein. Unaufdringliches Fahrgeräusch in allen Geschwindigkeitsbereichen.
Schlecht: Bei Querrillen und kurzen Unebenheiten hartes Anfedern.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige Heizung. Luftverteilung individuell regulierbar; viele Düsen. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Umluftschalter.
Schlecht: Einstellhebel der Armaturenbrett-Ausströmer unbeleuchtet.

Wichtige Änderungen

1/84 Carina II-Modellreihe mit Frontantrieb.
12/85 GLi und Diesel-Motor eingeführt.
10/86 Kat-Motoren.
9/87 SX-Modelle mit besserer Ausstattung.
4/88 Neue Karosserie, Magermix-Motor mit ungeregeltem Kat.
9/88 XLi-Kat-Modelle neu.
2/89 Liftback 2,0 GLi, Kombi 1,6 XLi Kat eingeführt.
2/90 1,6-l- und 2-l-Vierventil-Motoren.
5/92 Modellwechsel.

Motorisierung

Vor 1988 gab es nur einen „sauberen" Motor im Programm: den 1,6 l mit 55 kW/75 PS. Von 85 bis 88 wurde auch ein Diesel mit 66 PS angeboten. 1988 beginnt beim Carina die Magermix-Zeit: der 1,6-l-Motor leistete jetzt 90 bzw. 102 PS mit dem Euro-Kat. Mit geregeltem Kat wurden ab 89 der 1,6 l (90 PS) und ein 2-l-Triebwerk mit 121 PS, ab 90 der 1,6 l wahlweise auch mit 98 PS angeboten.

Häufigste Mängel und Pannen

Der Toyota Carina II ist insgesamt ein sehr zuverlässiges Auto. In der Pannenstatistik des ADAC bekommt dieser Typ besonders gute Noten, er weist in der Mittelklasse die wenigsten Pannen auf. Ein Beweis der Qualität ist darin zu erkennen, daß die Spitzenplätze über Jahre hinweg von diesem Typ erreicht werden konnten. Die festgestellten Mängel sind in ihrer absoluten Zahl unbedeutend. Bis Bj. 89 traten gelegentlich **Anlasserdefekte** auf. Bei den **Motoren** gab es ungewöhnliche Geräusche und gerissene **Zahnriemen** sowie thermische Probleme. Defekte **Zylinderkopfdichtungen** sowie defekte **Thermoschalter** bereiteten manchen Aggregaten ein jähes Ende. Fahren Sie einen Magermix-Motor zur Probe, dann fällt Ihnen vielleicht auf, daß der Motor das Gas nur zögernd annimmt, wenn man beschleunigt.

Bei den Fahrzeuguntersuchungen des ADAC wurden falsch eingestellte **Scheinwerfer**, defekte **Heckleuchten** und gelegentlich einseitig ziehende **Handbremsen** festgestellt: Mängel, die bei Wartungsarbeiten leicht beseitigt werden können.

Offensichtlich wegen guter Rostvorsorge gab es bei den Modellen ab 1985 kaum Korrosionsprobleme. Lediglich beim Jahrgang 84 wurden relativ häufig korrodierte **Türholme**, **Hauben** und **Abschlußbleche** registriert.



Vom ADAC im Juni 87 getestet: Toyota Camry GLi. Eine geräumige, gut ausgestattete Stufenheck-Limousine mit vier Türen. Auch ein Kombi und ein Schrägheckmodell mit fünf Türen sind (je nach Motorversion) erhältlich

Karosserie

Gut: Stoßfänger großflächig und flexibel; Seitenschutz. Tank abschließbar; Klappe mit Fernbedienung. Weit öffnende, leicht schließende Türen. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker im Stoßfänger gefährdet. Ungewolltes Aussperren möglich. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat sehr großer Kofferraum. Variabler Kofferraum – klappbare Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt. Bequemes Beladen. Praktisches Format; ebene Flächen. Beleuchtung mit Öffnen der Kofferraumklappe; Entriegelung auch vom Fahrersitz aus.
Schlecht: Kofferraum nicht diebstahlsicher verschließbar. Keine Ablagefächer oder Befestigungsmöglichkeiten.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,90 m einstellbar. Ein- und Aussteigen vorn bequem. Fahrersitz höhenverstellbar und mit Lendenwirbelstütze. Praktisches Handschuhfach.
Schlecht: Beim Zusteigen nach hinten Gefahr des Kopfanstoßens. Gurte der Rücksitze ohne Einhandbedienung. Kopfstützenverstellung umständlich. Zu wenig Ablagemöglichkeiten.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Beleuchtetes Zündschloß. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad. Servolenkung. Beide Außenrückspiegel und alle Fenster elektrisch zu betätigen. Wisch-/Wasch-Automatik; Wischintervalle variabel. Bedienung aller Schalter und Hebel überwiegend funktionell. Kontrolleuchte für vergessenes Türverriegeln, defekte Lampen und defekten Motor. Übersichtliche Karosserie; großes Sichtfeld. Halogen-Scheinwerfer mit Reinigungsanlage.
Schlecht: Schalter für beheizbare Heckscheibe versteckt. Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront und versenkte Wischerachsen mildern Fußgängerunfall. Seitenblinker. Nebelrückleuchte serienmäßig.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden.

Fahrverhalten

Gut: Gute Kurvenlage. Handlichkeit. Exakte, ausreichend Fahrbahngefühl vermittelnde Lenkung. Kräftig zupackende, gut dosierbare Bremse.
Schlecht: Bei hohem Kurventempo bei Gaswegnahme Nachdrängen mit dem Heck.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung; auf Normalstraße ausreichendes Schluckvermögen. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte, ausgewogen-straff gefederte Sitze.
Schlecht: Unangenehmes Motordröhnen bei gewissen Drehzahlen; bei Schnellfahrt stören Windgeräusche und auch ein zu lauter Motor.

Heizung und Lüftung

Gut: Temperatur fein einstellbar. Luftverteilung individuell regulierbar; viele Düsen. Luftausströmer im Fußraum der Hintensitzenden. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Kräftiges Vierstufen-Gebläse. Separate Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Keine separate Luftmengenregulierung.

Wichtige Änderungen

2/83 Neue Modellreihe eingeführt. Viertürige Stufenheck- und fünftürige Schräghecklimousine 1,8-l-Motor mit 66 kW/90 PS.

7/84 GLi-Modelle eingeführt mit 2,0-l-Motor und 79 kW/107 PS.

11/86 Geänderte Karosserie, fünftürige Kombivariante neu, 2,0-l-Ottomotor mit 94 kW/128 PS ohne Kat, mit Kat 89 kW/121 PS, 2,5-l-V6-Motor mit 118 kW/161 PS und Turbo-Diesel 2,0 l mit 62 kW/84 PS, Automatik für Limousine mit 2,0-l-Benzinmotor lieferbar.

8/88 GXi-Modelle jetzt mit 2,5-Liter-V6-Motor. ABS Serie, allerdings nur für Limousine.

9/91 Modellwechsel.

Motorisierung

Drei Katalysator-Modelle – darunter ein drehmomentstarker 2,5-Liter-16-Ventil-Motor mit 118 kW /161 PS – und ein Turbo-Diesel mit 2 Liter und 62 kW (84 PS) werden angeboten. Empfehlenswert der Motor der von uns getesteten Camry GLi Limousine mit einem Hubraum von 1998 cm³ und einer Leistung von 89 kW (121 PS). Das Triebwerk ist elastisch, durchzugsstark und verbrauchsgünstig.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei den **Motoren** des Toyota Camry führen undichte Ölleitungen bzw. Filter (87/88) unter Umständen zu Defekten. Ölstand prüfen, Sichtkontrolle von unten! Defekte **Zylinderkopfdichtungen** (bis 87) und gerissene **Zahnriemen** (bis 86) führen zu Ausfällen. Kühlwassertemperatur beachten, bei ungewöhnlichen Geräuschen Fachmann befragen! Bei der **Elektrik** bzw. **Zündung** können defekte Anlasser, lose Kontaktstecker, feuchte Zündkabel sowie defekte Zündgeräte zu Startproblemen führen. An der Kraftstoffanlage gibt es verstopfte und versulzte **Kraftstoffilter** (Diesel), defekte mechanische **Kraftstoffpumpen** (88) sowie defekte **Einspritzanlagen**.

Defekte automatische **Getriebe** (besonders Baujahr 88) und defekte mechanische **Schaltgetriebe** (86) wurden gemeldet. Hier sollten Sie bei der Probefahrt auf einwandfreie Funktion und auf Geräusche achten! Die **Handbremsen** hatten oft eine ungleichmäßige Wirkung und einen zu großen Leerweg, an der Beleuchtungsanlage fand man korrodierte Kontakte (Kontaktspray verwenden). Die **Batterie** des Camry versagte in vielen Fällen zu schnell ihren Dienst, die Bedienungshebel für Heizung bzw. Lüftung sind unpraktisch und klemmten zuweilen. Kaum Probleme gab es dagegen mit Rost. Dennoch vorsichtshalber prüfen!

Karosserie

Gut: Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutz. Tank abschließbar. Warndreieck und Verbandkasten sinnvoll untergebracht. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Türen schließen nur mit Nachdruck. Not-Reserverad mit Gepäck nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat befriedigendes Kofferraumvolumen. Asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne; Umklappen einfach. Bequemes Beladen. Praktisches Format; ebene Flächen. Verschluß an zentrale Türverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Zu wenig Diebstahlsicherheit – Klappmechanismus der Rücksitzbank nicht abschließbar. Keine Befestigungsmöglichkeit bzw. keine Mulden für Kleingepäck.



Vom ADAC im August 88 getestet: Volvo 440 GL Injection. Die Baureihe startete als 480ES in Coupéform – mit abgesenkter Nase und Klappscheinwerfern. Später schob Volvo die vier- bzw. fünftürigen Limousinen nach

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis etwa 1,90 m einstellbar. Hochwertiges Interieur. Vorn rechts viel Platz und bequemes Ein- und Aussteigen. Fahrersitz höhen- und neigungsverstellbar. Rechts großes Handschuhfach abschließbar und beleuchtet.
Schlecht: Kreuzstützenverstellung der Fahrerlehne schlecht zu erreichen. Außer Handschuhfach nur wenig Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Zünd- und Gurtschloß beleuchtet. Höhenverstellbares, griffiges Lenkrad. Bedienungselemente überwiegend funktionell und leichtgängig; übersichtliche Instrumente. Warnleuchte „Sicherheitsgurt anlegen" und akustisches Signal bei vergessenem Lichtabschalten. Großes Sichtfeld und übersichtliche Karosserie. Rechter Außenspiegel serienmäßig.
Schlecht: Zu weit vorstehendes Kupplungspedal störend. Beim Rangieren kraftaufwendige Kurbelei am Lenkrad. Kippschalter zum Teil vom Lenkrad verdeckt. Rücksitzfenster nicht vollständig zu öffnen. Bei eingeschaltetem Abblendlicht keine Lichthupe. Zentralverriegelung funktioniert nur an Fahrertür. Keine Schnellverstellung für Scheinwerfer-Leuchtweite.

Sicherheit

Gut: Kopfstützen für Personen bis etwa 1,80 m einstellbar. Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und versenkte Wischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Nebelrückleuchten.
Schlecht: Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden. Harte Armaturenbrettkante im Kniebereich des Beifahrers. Türenkindersicherung zu leicht auch vom Kind zu betätigen. Hinten Gurtumlenkbeschlag für größere Personen zu tief und keine Kopfstützen.

Fahrverhalten

Gut: Ausgewogene Fahreigenschaften. Gegen Aufpreis Anti-Blockier-System (ABS). Guter Geradeauslauf. Problemlose Kurvenlage; kaum Lastwechselreaktionen. Exakte Lenkung. Wirksame, gut dosierbare Bremse.
Schlecht: Auf rutschiger Straße schnell durchdrehende Antriebsräder. Stark rückstellende Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Fahrwerksabstimmung; recht komfortable, angenehme Federung. Fahrzeug liegt auch bei größeren Unebenheiten ruhig auf der Straße. Kaum Komforteinbuße mit voller Zuladung. Individuell einstellbarer Fahrersitz mit variabler Kreuzstütze. Vordersitze bequem und körpergerecht.
Schlecht: Rücksitzfläche zu wenig geneigt (kaum Schenkelauflage). Störende Windgeräusche bei schneller Fahrt auf der Autobahn.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige, gut regulierbare Heizung. Extra Luftdüsen im Fußraum hinten. Colorscheiben.
Schlecht: Einstellhebel der Armaturenbrett-Ausströmer unbeleuchtet. Keine Umluftschaltung möglich.

Wichtige Änderungen

9/87 Neue Modellreihe zunächst als Coupé 480 ES mit Frontantrieb und 1,7-l-Motor vorgestellt.

2/88 Turbo-Motor mit 88 kW (120 PS) eingeführt.

9/88 Neu: Modell 440 – fünftürige Stufenhecklimousine mit großer Heckklappe.

2/90 Modell 460 als viertürige Stufenhecklimousine nachgeschoben. 1,7-l-Motor mit 75 kW (102 PS) oder Turbo.

9/91 1,8-l-Motor mit 66 kW (90 PS). Facelift.

Motorisierung

Da für Volvo der Umweltschutz hohe Priorität hat, wundert es nicht, daß die Modellreihe 440/460 von Anfang an nur mit Kat-Motoren ausgeliefert wurde. Mit ungeregeltem Kat kann man zwei 1,7-l-Motoren begegnen: Der schwächere wird mit 64 kW (87 PS) und der stärkere mit 78 kW (106 PS) angegeben.

Mit geregeltem Kat – und daher bei der Wahl eines Gebrauchtwagens zu empfehlen – sind der 1,7 l mit 75 kW (102 PS) und der ab Baujahr 91 angebotene 1,8 l mit 66 kW (90 PS). Mit ihnen kommt man einerseits gut voran, andererseits garantieren sie drehzahlschonendes und damit lärmarmes Fahren.

Nicht ganz unproblematisch und daher nicht uneingeschränkt zu empfehlen (siehe Mängel und Pannen) ist dagegen der 1,7-l-Turbomotor. Er operiert offensichtlich mit seinen 88 kW (120 PS) an der oberen Leistungsgrenze für den Motorblock.

Häufigste Mängel und Pannen

Beim Volvo 440/460 sind beim Turbomotor thermische Probleme kein Fremdwort. Als Folge davon brennen **Zylinderkopfdichtungen** durch oder platzen die **Wasserschläuche** des Kühlsystems.

Bei flotter Fahrweise sind **Kupplung** und **Getriebe** den hohen Belastungen ebenfalls nicht gewachsen.

Unregelmäßigkeiten bei der **Elektrik** beeinflussen häufig **Zündung** und **Kraftstoffversorgung**. So kommt es zu Defekten am elektronischen Zündsystem und der elektrischen Kraftstoffpumpe, die dann ihren Dienst quittiert. Spinnt die **Tankuhr** und gaukelt falsche Werte vor, kann man leicht wegen Benzinmangels liegenbleiben. Gelegentlich fielen auch defekte **Generatoren** und **Regler** auf.

Wegen der noch verhältnismäßig jungen Modellreihe muß man sich eines Kommentars über Rostbefall und Verschleißverhalten enthalten.



Vom ADAC im August 85 getestet: Volvo 240 GL. Die dienstälteste Baureihe des schwedischen Herstellers ist in zwei Karosserievarianten auf dem Markt – als Limousine mit vier, und als Kombi mit fünf Türen

Karosserie

Gut: Stoßfänger kräftig; seitliche Schutzleisten. Tank abschließbar – praktische Halterung für Deckel. Türarretierung wirksam. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Ungewolltes Aussperren möglich. Notreserverad nur für kurze Fahrstrecken geeignet.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Luke in Rücksitzlehne zum Transport langer Gegenstände. Vollständige Auskleidung. Beleuchtung bei geöffneter Kofferraumklappe.
Schlecht: Beladen durch hohe Bordkante erschwert. Stufe im Kofferraumboden störend. Keine Ablagefächer. Öffnen nur mit Schlüssel möglich.

Innenraum

Gut: Vorn viel Platz. Handschuhfach ausreichend groß, beleuchtet und abschließbar.
Schlecht: Ein- und Aussteigen hinten wegen schmaler Türen beengt. Im Fond nur für zwei Erwachsene Platz (Radkästen vorstehend). Einstellelement der Vordersitzlehnen schlecht zugänglich. Wenig zusätzliche Ablagefächer.

Bedienung und Sicht

Gut: Lenkrad gut angeordnet und mit griffigem Kranz. Schalthebel liegt gut zur Hand. Servolenkung. Schaltung exakt. Chokezug leichtgängig. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Wisch-/Waschhebel praxisgerecht; Wisch-/Wasch-Automatik. Akustisches Warnsignal bei vergessenem Lichtabschalten. Blinker mit Tippkontakt für Überholsignale. Auch übrige Bedienungselemente überwiegend funktionell. Übersichtliche Kontrolleuchten für viele Funktionen. Warneinrichtung zur Erinnerung an die Anschnallpflicht. Klar gezeichnete, im Blickfeld liegende Instrumente. Großes Sichtfeld. Wischer auch bei starkem Regen wirksam. Halogenscheinwerfer.
Schlecht: Umständliches Drei-Schlüssel-System (inklusive Tankschloß). Innere Türöffner schwergängig. Bei eingeschaltetem Abblendlicht keine Lichthupe. Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Leuchtweite der Scheinwerfer von der Zuladung abhängig.

Sicherheit

Gut: Versenkte Türgriffe. Blinkleuchten auch von der Seite gut sichtbar. Nebelrückleuchten. Verbundglas-Frontscheibe. Armaturenbrett glattflächig und gepolstert. Kniebereich der Vornsitzenden entschärft. Lenkrad umschäumt und mit großer Prallfläche. Sicherheitsgurte vorn einwandfrei – Schloß am Sitz. Großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibenoberkante.
Schlecht: Karosseriefront kantig. Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe von Fahrer und Beifahrer. Gurtgeometrie im Fond ungünstig.

Fahrverhalten

Gut: Gutmütige Kurvenlage. Lastwechsel in der Kurve gut beherrschbar. Servolenkung. Exakte Lenkung mit angenehm gleichmäßigem, nicht zu starkem Rücklauf. Lenkung frei von Fahrbahneinflüssen. Bremse wirkungsvoll und spurstabil.
Schlecht: Anlenken bei hohem Tempo verursacht Nachdrängen des Hecks. Auf welliger Straße verminderte Spurhaltung. Gefühllose Servolenkung. Beladen Verschlechterung der Richtungsstabilität und verstärkte Seitenwindempfindlichkeit.

Fahrkomfort

Gut: Sehr entspannte Fahrersitzposition (Sitzneigungsverstellung). Körpergerechte Vordersitze – einstellbare Kreuzstütze. Sitze ziemlich straff gefedert.
Schlecht: Unkomfortables Fahrwerk – besonders Hinterachse zu hart. Störende Windgeräusche.

Heizung und Lüftung

Gut: Skalenbeleuchtung. Schnell ansprechende, kräftige Heizung. Temperatur fein einstellbar. Luftverteilung und Luftmenge individuell regulierbar. Kräftiges Dreistufen-Gebläse.
Schlecht: Keine Einrichtung für Innenluftzirkulation.

Wichtige Änderungen

8/74 Modelleinführung.
8/83 Modellüberarbeitung.
12/84 Kat-Modell eingeführt.
9/87 2,4-l-Dieselmotor mit 58 kW/79 PS.
7/91 Limousine eingestellt. Nur noch Kombi.
10/92 Nur noch Benzinmotor lieferbar.
5/93 Kombi eingestellt.

Motorisierung

Da es für die 240er-Volvos bereits seit 1985 einen Motor mit geregeltem Kat gibt, ist es sinnvoll, den Markt gezielt danach abzugrasen. Er hat 2,3 l Hubraum und leistet 83 kW (113 PS) bzw. ab Baujahr 89 bei ganz geringem Hubraumzuwachs 85 kW (115 PS). Er wirkt trotz der schweren Karosserie agil, lediglich beim Hochdrehen stört sein rauhbeiniges Verhalten. Beim Benzinverbrauch kann man keine Wunder erwarten.

Der sparsamere 2,4-l-Dieselmotor ist mit 60 kW (82 PS) bzw. 58 kW (79 PS) bis 10/92 zu haben.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei den jüngeren Modelljahren der Volvo 240-Baureihe gehören defekte Motoren eher zur Seltenheit. Bis zum Baujahr 84 ist gezielt auf undichte **Wasserpumpen** (Wasserspuren an der Frontseite des Motors), auf reißende **Zahnriemen** (kontrollieren Sie, ob er – wie vorgeschrieben – bei 60 000 km gewechselt wurde) und durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** zu achten (Blasen im Kühlwasser oder Wasserdampf im Abgas).

Im Bereich der **Zündanlage** kann man sich manche Panne ersparen, wenn man auf guten Sitz aller Kabel Wert legt und gegen feuchte **Zündverteiler** (bis 86) Kontaktspray verwendet. War in Reglern oder Generatoren der Wurm, kochte in Folge die **Batterie** über, was Sie an Korrosionsschäden an der Halterung des Akkus bzw. in seiner unmittelbaren Nähe im Motorraum feststellen können.

Auf einen engen Bauzeitraum konzentrieren sich Defekte an **Gaszügen** (87) und elektrischen **Kraftstoffpumpen** (87) sowie lockere **Vergaser** (schlechte Leistung, besonders beim Beschleunigen zu bemerken).

Wenn Sie die Unterseite beäugen, sollten Sie kontrollieren, ob Motor oder Getriebe Öl verlieren. Schaltprobleme mit dem mechanischen **Getriebe** können ursächlich mit ausgehängten **Schalthebeln** zusammenhängen (88) oder auf schadhafte **Kupplungsbetätigungen** beziehungsweise verschlissene **Kupplungsscheiben** deuten.

Ob die **Bremsscheiben** bereits am Ende sind, läßt sich durch eine optische Kontrolle ermitteln, die gleichmäßige Bremswirkung zeigt sich auf einem Prüfstand. In der Regel am röhrenden Klang erkennen Sie gebrochene oder durchgerostete **Auspuffrohre** (bis 84). Wenn die Karosse rostet, dann in erster Linie an **Fugen** und **Kanten**.

VOLVO 850

Gebaut seit 1991



Vom ADAC im Oktober 1991 getestet: Der Volvo 850. Die extravagante, sportlich angehauchte Reise-Limousine bietet viel Platz und eine reichhaltige Ausstattung. Eine Kombi-Version ist ebenfalls im Angebot

Karosserie

Gut: Solide Karosserie mit aerodynamischen Detaillösungen. Langjährige Durchrostungsgarantie (8 Jahre). Sehr voluminöse, nachgiebige Stoßfänger und seitliche Stoßschutzleisten. Zentrale Tür- und Tankverriegelung (Funktion auch von der Beifahrertür und vom Kofferraumschloß aus).
Schlecht: Keine Maßnahmen gegen Verschmutzung der Türschweller. Schwache Türarretierungen. Warndreieck und Verbandkasten nicht zu befestigen. Reserverad (Notrad) nur für Langsamfahrt bis zur Werkstatt geeignet und bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Bequem zu beladener, großer Kofferraum. Klappbare, asymmetrisch geteilte, diebstahlsicher verriegelbare Rücksitzlehne und Durchladeluke in der Mittelarmlehne. Vollverkleidete, glatte Flächen. Beleuchtung.
Schlecht: An der geöffneten Klappe weit vorstehendes Schloß. Keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Fehlender Griff.

Innenraum

Gut: Geräumige Karosserie - vorn wie hinten haben auch große Personen viel Bewegungsfreiheit; Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m Größe einstellbar. Vorn bequemes Ein- und Aussteigen (Einstiegsbeleuchtung). Beide Vordersitze höhen- und neigungseinstellbar und mit automatischer Gurthöheneinstellung. Solides Interieur; beleuchteter Schminkspiegel in der Beifahrersonnenblende. Abschließbares, beleuchtetes Handschuhfach mit asymmetrisch zum Fahrer versetztem Öffner.
Schlecht: Lehnen- und Kreuzstützeneinstellung der Vordersitze schlecht zu erreichen. Nur kleine Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle, leichte Fahrzeugbedienung - Hebel u. Schalter (beleuchtet) griffgerecht; längs- und höheneinstellbares Lenkrad (Servounterstützung); gut ablesbare Instrumente und deutliche Kontrolleuchten für alle wichtigen Funktionen. Leichtgängige Schaltung (auch Rückwärtsgang synchronisiert). Beheizbare, gut einstellbare Außenspiegel. Elektrisch betätigte Vorderfenster. Außentemperatur-Anzeige mit Glatteiswarnung und Warnlampe „Gurt anlegen". Vorn und hinten Leselampen. Serienmäßig Scheinwerferwaschanlage.
Schlecht: Verkleinernde Außenspiegel. Fensterbetätigung zündungsabhängig, mit unpraktischen Schaltern. Hintere Seitenfenster nur wenig zu öffnen. Wisch-/Waschautomatik in langsamer Wischerstufe. Hohes, unübersichtliches Fahrzeugheck.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, nachgiebige Karosseriefront und versenkte Wischer reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitliche Blinkleuchten. Tür-Rückleuchten. Glattflächige, in wichtigen Bereichen gepolsterte Innenraumkonturen. Einwandfrei angeordnete Gurte (vorn untere Verankerungen am Sitz und automatische Höheneinstellung des Umlenkbeschlages); Notsitz mit Dreipunkt-Gurt. Kopfstützen der Vordersitze für Personen bis ca. 1,85 m Größe einstellbar.
Schlecht: Die Batterie ist im Deformationsbereich der Frontpartie untergebracht. Hinten Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,70 m Größe ausreichend und zu leicht vom Kind verstellbare Türensicherung.

Fahrverhalten

Gut: Besonders stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten; keine unangenehmen Lastwechselreaktionen, selbst bei schneller Kurvenfahrt. Gute Traktion der Antriebsräder. Präzise, ausreichend Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung. Spontan ansprechende, fein dosierbare Bremse mit serienmäßigem ABS.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene, sportlich straffe Feder-/Dämpferabstimmung. Gut gedämpfte Nickschwingungen und in Kurven nur geringe Seitenneigung. Große, körpergerechte, bequeme Sitze (vorn einstellbare Kreuzstütze); sehr entspannte Sitzposition des Fahrers. Sportliches, nicht zu lautes Motorgeräusch.
Schlecht: Auf schlechter Fahrbahn (Schlaglöcher etc.) etwas holpriges Fahrwerk.

Heizung und Lüftung

Gut: Übersichtliche Bedienung. Kräftige, fein dosierbare Heizung (Mittelausströmer liefert bei eingeschalteter Heizung auch unerwärmte Luft); Temperatur der linken und rechten Seite unabhängig einstellbar. Serienmäßig beheizbare Vordersitze. Colorscheiben. Einrichtung für Innenluftzirkulation.
Schlecht: Unbeleuchtete Einsteller der Armaturenbrettausströmer. Staub- und Pollenfilter nicht lieferbar.

Wichtige Änderungen

9/91 Neue Modellreihe als viertürige Stufenhecklimousine mit Frontantrieb und Fünfzylinder-Benzinmotor eingeführt.

3/93 Fünftürige Kombilimousine zusätzlich im Programm.

9/93 2,3-l-Turbomotor neu im Programm.

Motorisierung

Für den Volvo 850 ist der quer eingebaute Fünfzylinder-Motor mit 2,5 l Hubraum und 125 kW (170 PS) maßgeschneidert. Der Vierventiler bietet hervorragende Durchzugskraft in nahezu allen Drehzahlbereichen. Wem die PS-Zahl wegen der teureren Versicherungsklasse zu ungünstig liegt, der kann zum gedrosselten (zwei Ventile pro Brennraum) 2,5 l mit 103 kW (140 PS) greifen.
Noch ziemlich neu im Programm wendet sich das Topmodell, der 2,3-l-Turbo mit 165 kW (225 PS) an sehr leistungsorientierte Kunden.

Häufigste Mängel und Pannen

Das Bild des Volvo 850 wird von den Pannenhelfern bisher äußerst positiv gezeichnet. Dabei sollte man aber nicht vergessen, daß das Fahrzeug noch nicht lange am Markt ist. Die einzige auffällige Schwäche dieses Typs hat fast Schmunzelcharakter: Ab und zu klagten 850-Fahrer über undichte oder verlorengegangene **Öleinfülldeckel**. Hin und wieder wurden noch undichte **Kühlschläuche** (am besten prüfen, nachdem der Motor richtig warmgefahren wurde) registriert. Der Rest fällt unter die Rubrik „Einzelfälle".

Karosserie

Gut: Stoßfänger stabil; seitliche Schutzleisten. Geschützte Lage der vorderen Blinkleuchten. Türarretierungen besonders wirksam. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Platz für Warndreieck und Verbandkasten in Kofferraummulde. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz. Verarbeitung gut.
Schlecht: Tankdeckel nicht abschließbar. Notreserverad nur für Fahrt bis Werkstatt.



Vom ADAC im August 85 getestet: Volvo 740 GLE. Die große Baureihe des schwedischen Herstellers tritt in zwei Karosserietypen auf: als Limousine mit Stufenheck und vier Türen sowie als Großraumkombi mit fünf Türen

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Luke in Rücksitzlehne zum Transport langer Gegenstände. Auskleidung vollständig mit Teppich. Große, praktische Ablagefächer. Beleuchtung bei geöffneter Kofferraumklappe. Verschluß an Zentralverriegelung gekoppelt.
Schlecht: Beladen wird durch hohe Bordkante erschwert. Kofferraum zerklüftet.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personengröße bis ca. 1,85 m einstellbar. Viel Platz und besonders bequemes Ein- und Aussteigen (große Türöffnungen). Handschuhfach beleuchtet und abschließbar.
Schlecht: Höhenverstellung des Fahrersitzes umständlich. Zu wenig brauchbare Ablagen.

Bedienung und Sicht

Gut: Einschlüsselsystem. Zentralverriegelung. Türöffner und Schlösser funktionell. Lenkrad, Pedale und Schalthebel gut angeordnet. Sicherheitsgurte einfach in der Handhabung. Servolenkung. Schaltung leichtgängig und exakt. Außenrückspiegel von innen einstellbar. Wisch-/Waschhebel sehr praxisgerecht; Wisch-/Wasch-Automatik. Kontrolleuchten übersichtlich und für viele Funktionen. Warneinrichtung zur Erinnerung an die Anschnallpflicht. Gut ablesbare Instrumente. Großes Sichtfeld und sehr übersichtliches Fahrzeugheck. Fast senkrechte Heckscheibe bleibt auch bei Regen klar. Halogenscheinwerfer mit Wisch-Waschanlage.
Schlecht: Betätigung der Handbremse durch Ablagebox behindert. Außenrückspiegel wirken verkleinernd. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig. Schalter für Warnblinker an unübersichtlicher Stelle.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Seitenblinker. Warnrückleuchten in den Vordertüren. Nebelrückleuchten. Verbundglas-Frontscheibe. Lenkrad umschäumt und mit großer Prallfläche. Entschärfte und gepolsterte Konturen im Innenraum. Sicherheitsgurte einwandfrei (Schloß am Sitz). Kopfstützenhöhe für Personengröße bis etwa 1,85 m einstellbar.

Fahrverhalten

Gut: Gutmütige Kurvenlage. Richtungsstabilität. Lastwechsel in der Kurve gering. Für Fahrzeuggröße gute Handlichkeit. Lenkung exakt; Rückstellung angenehm gleichmäßig. Bremse auch bei starker Beanspruchung wirksam.
Schlecht: Antriebsräder neigen bei Regen ständig zum Durchdrehen. In engen Kurven stark radierende Räder.

Fahrkomfort

Gut: Abstimmung der Federung und Dämpfung ausgewogen. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Vordersitze mit einstellbarer Rückenunterstützung. Auch im Fond bequeme Sitze. Unaufdringliches Fahrgeräusch bei allen Geschwindigkeiten. Heizungsgebläse leise.
Schlecht: Vordersitze bieten nur wenig Seitenhalt. Auf Kopfsteinpflaster unkultiviertes Abrollen. Bockiges Fahrwerk.

Heizung und Lüftung

Gut: Einfache Bedienung. Skalenbeleuchtung. Elektrisch beheizbare Vordersitze. Automatisches Einhalten vorgewählter Innentemperatur. Entfrostung der Seitenscheiben durch Türdüsen. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung. Wirksame Frischluftzufuhr (Schiebedach). Außerdem recht kräftiges Gebläse.
Schlecht: Verteilung und Intensität der Luftzufuhr nur automatisch geregelt. Starker Zug durch Mitteldüse.

Wichtige Änderungen

4/82 Neue Modellreihe eingeführt.

9/83 Turbo-Modelle eingeführt: alle mit elektrischem Schiebedach und elektrischen Fensterhebern.

2/84 740 GLE eingeführt.

8/84 740 GLD eingeführt.

9/85 740 Kat-Modelle eingeführt. Kombi 740/760.

9/87 740-Modelle: 5-Gang-Getriebe ersetzt Overdrive.

11/88 GLT-16V-Modelle eingeführt.

1990 Modellreihe durch 940/960 ersetzt.

Motorisierung

Der geregelte Kat hielt beim Volvo 740 erst 1986 Einzug in die Serie. Mit seinem Hubraum von 2,3 l bringt der Motor es auf 84 kW (113 PS), die im Normalfall auch ausreichen. Wer mehr Dampf unter der Haube haben will, sollte statt des empfindlichen Turbos lieber den genauso starken Vierventiler mit 114 kW (155 PS) wählen.

Für die 760er dominiert im Kat-Programm der 2,8 l mit 105 kW (143 PS). Der kräftige, ruhige Sechszylinder dreht willig hoch und reagiert gut auf Gaspedalbewegungen.

Häufigste Mängel und Pannen

Motorschäden beim Volvo 740/760 sind meist auf durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen** zurückzuführen. Ursache dafür können wiederum geplatzte **Kühlschläuche** (bis Bj. 88) sein. Das gilt besonders für die Turbos. Anzeichen dafür können Sie auf der Probefahrt bemerken: Zu hohe Kühlmitteltemperatur, weißlicher Wasserdampf im Abgas oder blubbernde Blasen im Kühlwasser (wenn Sie im Stand Gas geben). Wasserspuren vorn am **Zylinderblock** lassen auf undichte **Wasserpumpen** (bis 83) schließen, defekte **Nockenwellen** (bis 85) sind dagegen in der Regel ausschließlich vom Fachmann zu identifizieren.

Die **Zündung** macht schlapp, wenn die Kabelstekker locker sitzen, die Zündbox aussetzt oder das Masseband bricht. Die **Kraftstoffversorgung** des Motors wird erheblich durch reißende **Gaszüge** (87/88), untätige **elektrische Kraftstoffpumpen** bzw. deren Relais oder (beim Diesel) durch nicht fördernde Einspritzpumpen gestört.

Interessieren Sie sich für ein Auto mit **Automatikgetriebe**, sollten Sie während der Probefahrt sorgfältig alle Schaltfunktionen durchchekken (85-87). Etwa vorhandene Probleme mit der Dichtheit des **Getriebes** zeigen sich durch deutlich erkennbare Ölspuren unter dem Wagenboden.

Das hohe Fahrzeuggewicht fordert seinen Tribut beim Verschleiß der vorderen **Bremsscheiben**, wie Sie schnell durch einen Blick feststellen können. Etwas umständlich ist das dafür notwendige Ab- und Anmontieren der Vorderräder. Die ungleichmäßige Wirkung der Hinterradbremse läßt sich dagegen am besten auf einem Prüfstand ermitteln. Der Rost ist bei diesen Volvos kein Thema, lediglich bei älteren **Auspuffanlagen** wurde er häufiger festgestellt.



Vom ADAC im Mai 92 getestet: Volvo 940 GL. Die große Reiselimousine wirkt trotz ihrer Ausmaße nicht protzig. Wem der großzügige Platz im Innenraum nicht ausreicht, der sollte die Kombiversion ins Auge fassen. Schwerpunkt beim großen Volvo: der satte Fahrkomfort

Karosserie

Gut: Verwindungssteife, sehr gut verarbeitete Karosserie. Acht Jahre Garantie gegen Durchrostung. Konventioneller Dachgepäckträger montierbar. Sehr großflächige, nachgiebige Stoßfänger mit Dämpferelementen. Seitliche Stoßschutzleisten. Sehr große und weit öffnende Türen.
Schlecht: Aktivieren der zentralen Türverriegelung nur von der Fahrertür aus. Unlogische Drehrichtung des Türschlosses beim Auf- und Absperren. Tankverschluß nicht an die Zentralverriegelung gekoppelt. Kein Halter für Warndreieck und Verbandkasten. Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Verschluß an die zentrale Türverriegelung gekoppelt. Sehr niedrige Ladekante und weit öffnende Klappe. Sehr großes Volumen und praktisches Format. In der Rücksitzlehne Durchladeluke für lange Gegenstände. Beleuchtung mit Öffnen der Kofferraumklappe.
Schlecht: Kein spezielles Ablagefach für Kleinteile vorgesehen, ebenso keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Kofferraumklappe ohne verschmutzungsgeschützten Griff.

Innenraum

Gut: Geräumige Karosserie; Fahrersitz für Personen bis etwa 1,90 m Größe einstellbar. Bequemes Ein- und Aussteigen. Höhen- und neigungseinstellbarer Fahrersitz. Solide wirkendes Interieur. Abschließbares, beleuchtetes Handschuhfach.
Schlecht: Lehneneinstellung der Vordersitze schlecht zu erreichen. Insgesamt wenig Ablagen (Handschuhfach klein).

Bedienung und Sicht

Gut: Funktionelle, leichte Fahrzeugbedienung – Hebel und Schalter überwiegend beleuchtet und griffgerecht gestaltet; gut ablesbare Instrumente; viele Kontrolleuchten, u. a. für Scheibenwaschwasserniveau und defekte Außenleuchten; Warnleuchte „Sicherheitsgurt anlegen". Übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht. Serienmäßig Scheinwerfer-Waschanlage.
Schlecht: Verkleinernde (links zudem stark verzerrt), rechts nur vom Beifahrersitz aus einstellbare Außenspiegel. Wischer bei schneller Fahrt zu langsam.

Sicherheit

Gut: Die glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und die versenkten Wischerachsen reduzieren Verletzungsrisiko für Fußgänger bei einem Zusammenstoß. Seitliche Blinkleuchten. Türrückstrahler. Abgepolstertes, überwiegend glattflächiges Armaturenbrett. Serienmäßig vorn Sicherheitsgurtstraffer.
Schlecht: Vorstehende Scheinwerfer-Wischer. Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie. Gurtgeometrie der Rücksitzgurte im Hüftbereich nicht einwandfrei (Verschluß zu hoch). Die Sicherung der Hintertüren kann zu leicht auch vom Kind entsichert werden, auch ist die momentane Einstellung nicht erkennbar.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten. Spontan ansprechende, fein dosierbare Bremse.
Schlecht: Ziemlich indirekte, gefühllose Lenkung.

Fahrkomfort

Gut: Gut konturierte, relativ weiche Sitze; entspannte Sitzposition des Fahrers (variable Kreuzstütze). Ausgenommen bei hohem Tempo unaufdringliches Fahrgeräusch.
Schlecht: Auf schlechter Straße unkomfortable Federung. Bei hohem Tempo ziemlich brummiger Motor.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende, sehr kräftige Heizung (Temperatur thermostatisch geregelt). Luftausströmer im Fußraum des Fonds. Sehr schnelles Entfrosten der Scheiben. Das Schiebedach und die Colorscheiben sorgen für angenehme Temperatur bei Sommerwetter. Besonders kräftiges Fünfstufen-Gebläse.
Schlecht: Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet. Keine Umluftschaltung und keine Taste für schnellen Außenluftstop.

Wichtige Änderungen

10/90 Viertürige Limousine und fünftüriger Kombi lösen die Baureihe 740/760 ab. 2,3-l-Vierzylinder-Benzin-Motoren mit 96 kW (131 PS), 114 kW (155 PS) als 16V und 121 kW (165 PS) als Turbo sowie ein Sechszylinder-Turbodiesel mit 2,4 l und 80 kW (109 PS). 2,9-l-24V-Reihensechszylinder mit 150 kW (204 PS) für das Spitzenmodell 960.

4/91 Leistung des Turbodiesel auf 85 kW (115 PS) erhöht.

3/92 Fahrer-Airbag in Modellreihe 960 Serie.

Motorisierung

Die drei 2,3-l-Benzinmotoren der Volvo 9er-Reihe haben recht unterschiedliche Eigenschaften: Der Basismotor mit 96 kW (131 PS) läuft harmonisch, der 16V mit 114 kW (155 PS) dagegen recht rauh, und der durstige Turbo mit 121 kW (165 PS) bringt erst über hohe Drehzahlen Leistung. Der 2,9-l-Sechszylinder mit 150 kW (204 PS) im Spitzenmodell macht als Langstreckentriebwerk Laune.

Für Sparfüchse und Freunde gemächlicher Gangart: der etwas ruppige 2,4-l-Sechszylinder-Turbodiesel.

Häufigste Mängel und Pannen

Die Modellreihe Volvo 940/960 zeichnet sich durch erfreulich wenig Probleme aus. Bei den Vierzylinder-Benzinern (vor allem Turbos) brannten häufig die **Zylinderkopfdichtungen** als Folge undichter Kühlsysteme (Schwerpunkt Wasserpumpe) durch. Beim Diesel sind die **Keilriemen** offensichtlich nicht langlebig genug: sie reißen früh.

Ausschließlich bei den Vierzylinder-Benzinmotoren wurden **Kraftstoffpumpenrelais'** defekt, während beim Diesel der **Filter des Kraftstoffsystems** verstopfte.

Karosserie

Gut: Verarbeitung. Konventioneller Dachgepäckträger montierbar. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger; kräftige, seitliche Stoßschutzleisten. Sehr weit öffnende, leicht schließende Türen; ungewolltes Aussperren nicht möglich. Abschließbarer Tank.
Schlecht: Keine fünftürige Version erhältlich. Halter für Verbandkasten und Warndreieck nicht serienmäßig. Reserverad vollwertig, jedoch bei beladenem Kofferraum nicht problemlos zugänglich.

Kofferraum

Gut: Sehr niedrige Ladekante und weit öffnende Hecktür. Rücksitz klappbar. Gut nutzbares Format; glatte Flächen. Gepäckraumabdeckung serienmäßig vorhanden.
Schlecht: Kleines Volumen. Keine Ablagefächer und keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Spärliche Auskleidung. Keine Beleuchtung. Kein verschmutzungssicherer Griff an der Hecktür.

Innenraum

Gut: Gute Raumausnutzung (auch hinten relativ viel Platz). Vorn sehr bequemes Ein- und Aussteigen. Sitzhebel schnell zu finden und sehr leichtgängig. Gut verarbeitetes, jedoch nach Wolfsburger Art etwas nüchtern wirkendes Interieur. Vorn praktische Ablagen.
Schlecht: Handschuhfach nicht abschließbar und unbeleuchtet. Für die Fondpassagiere ist das Ein- und Aussteigen beengt, umständlich zu bedienende Statikgurte (Automatikgurte gegen Aufpreis) und kein Ablagefach.



Vom ADAC im Dezember 90 getestet: VW Polo CL, eine dreitürige Kombi-Limousine mit Steilheck. Den Polo gibt es auch mit Stufenheck und als Coupé

Bedienung und Sicht

Gut: Übersichtliches, klar gestyltes Armaturenbrett; wichtige Funktionen praktisch in Lenksäulenhebeln; Kippschalter meist beleuchtet und gut angeordnet; griffiges, gut zur Hand liegendes Lenkrad; geringer Kraftaufwand an den Pedalen. Front- und Heckwischer mit Wisch-/Wasch-Automatik und Intervallschaltung. Übersichtliche Karosserie und sehr gute Rundumsicht.
Schlecht: Lenkung beim Rangieren schwergängig; in Kurven hohe Haltekräfte (Servolenkung nicht erhältlich). Innenspiegel klein; Außenspiegel nicht von innen einstellbar. Warnblink-Schalter wenig übersichtlich. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Außenbeleuchtung. Keine Beleuchtung für Hintensitzende.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront mildert Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall; Wischer teilversenkt. Tank und Batterie außerhalb Deformationsbereich der Karosserie. Einwandfrei angeordnete Vordersitzgurte (Schloß günstig am Sitz befestigt).
Schlecht: Armaturenbrett glattflächig, jedoch hart. Kaum Abpolsterung im Dachbereich. Türpfosten kantig und ungepolstert. Hinten nur Beckengurte (Dreipunktgurte auf Wunsch gegen Aufpreis).

Fahrverhalten

Gut: Besonders stabiler Geradeauslauf. Problemloses, deutlich untersteuerndes Kurvenverhalten: nur leichte, mit der Lenkung gut korrigierbare Lastwechselreaktionen. Gute Traktion der Antriebsräder. Sehr exakte, feinfühlige Lenkung. Spontan ansprechende, fein dosierbare Bremse.
Schlecht: Besonders beladen starke Pendelneigung – bei versehentlichem Loslassen der Lenkung in der Kurve starkes Zurückschlagen in die Gegenrichtung.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene Fahrwerksabstimmung, trotz straffer Auslegung guter Federungskomfort. Körpergerechte, nicht zu straffe Vordersitze; sehr entspannte Sitzposition des Fahrers. Niedriges, unaufdringliches Fahrgeräusch selbst bei Vollgasfahrt (leiser Motor, Reifenabrollgeräusch gut gedämpft).
Schlecht: Kurze Rücksitzlehne.

Heizung und Lüftung

Gut: Übersichtliche Bedienungselemente. Wirksame, fein dosierbare Heizung. Luftverteilung individuell einstellbar. Kräftiges Gebläse.
Schlecht: Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet. Bei Winterwetter starkes Beschlagen der Seitenscheiben. Hintere Seitenfenster nicht zu öffnen. Keine Armaturenbrett-Mitteldüsen; keine Schnellabschaltung der Außenluftzufuhr vorgesehen.

Wichtige Änderungen

8/81 Verkaufsstart Polo Steilheck.
10/81 Derby (Stufenheck).
9/82 Coupé eingeführt.
9/83 Neuer Motor 1,3 l, 40 kW/ 55 PS ersetzt 1,1 l, 37 kW/50 PS bzw. 1,3 l, 44 kW/ 60 PS.
8/84 Polo GT (40 kW/55 PS) eingeführt.
1/85 Derby heißt jetzt Polo-Stufenheck.
9/85 Neue Motoren mit 33 kW/45 PS und 55 kW/75 PS.
2/87 1,3-l-Dieselmotor 33 kW/45 PS.
8/87 1,3-l-Benziner mit ger. Kat (40 kW/55 PS).
4/88 Coupé G40.
8/88 Polo Stufenheck-Produktion eingestellt.
1/90 1,05-l-Motor mit ger. Kat (33 kW/45 PS).
10/90 Modellüberarbeitung. Neu: 1,4-l-Diesel.

Motorisierung

Der ab 1981 verkaufte VW Polo und das zwischenzeitlich Derby genannte Stufenheckmodell hat ein breites Motorenprogramm zu bieten, das von 40 PS bis zum 115 PS starken G40 (nur kleine Auflage im Coupé) reicht. Darunter auch Dieselmotoren mit 45 (87/88) und 48 PS (ab 90). Ab 87 sind Polo mit geregeltem Kat und 55 PS zu haben, ab 89 auch mit 45 und mit 75 PS. Empfehlenswert: der Polo 1,3 mit Kat ab 87. Ab 91 ist wieder ein starker Polo G40 (83 kW/ 113 PS, Kat) im Programm, allerdings wie früher ausschließlich im Coupé.

Häufigste Mängel und Pannen

Obwohl die meisten Polo-Besitzer mit ihrem Fahrzeug grundsätzlich zufrieden sind, mußten sie – besonders in den ersten Baujahren – immer wieder eine Reihe von technischen Problemen in Kauf nehmen. So verloren die Motoren Öl, weil die **Nockenwellendichtringe** bis 88 oft ihren Namen nicht verdienten: Sie waren undicht.

Überhitzungsschäden gab es durch **Kühlwasserverlust**. Leckende **Wasserpumpen** bekamen Mitte 87 neue Dichtungen. Gerissenen **Kühlwasserschläuchen** verpaßte man Ende 85 mit Erfolg neue Schlauchschellen. Und bis Anfang 1988 waren beschädigte **Vergaserflanschdichtungen** schuld an einem unrunden Leerlauf des Motors. Bei den Jahrgängen 88 und 89 reißen häufig die **Gaszüge**. Defekte **Regler** und lockere **Anschlüsse** führten ebenfalls zu Pannen. Defekte **Kurbelwellendichtringe** waren verantwortlich für rutschende **Kupplungen** (bis Mitte 88), und auch die **Getriebe** hatten ihre Probleme. Bei falscher Einstellung gab es Schwierigkeiten beim Schalten, und an der Schaltbetätigung trat Ölverlust auf. Wegen korrodierter Handbremsseile war die Wirkung der **Handbremsen** sehr oft ungleichmäßig. Gemeldet wurden auch defekte **Zündkabel** am Winkelstecker, die zu Zündaussetzern und damit zu Überhitzung am **Katalysator** führten. Defekte **Stoßdämpfer** (Dichtung 87 verbessert), gerissene **Keilriemen** (bis Baujahr 91), abgenutzte **Batterien**, gebrochene **Auspuffrohre**, defekte **Einspritzpumpen** beim Diesel und häufige **Vergaservereisung** waren weitere Pannenursachen.

Mit diversen konstruktiven Änderungen an den Kolben reagierte VW 1991/92 auf immer wieder auftretende **Motorprobleme:** Geräusche, Überhitzungen und Defekte.

Vom ADAC im August 85 getestet: VW Golf GL. Das meistverkaufte Auto Deutschlands gibt es mit drei oder fünf Türen sowie als technisch baugleiches Stufenheckmodell, genannt Jetta

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für wenig Luftwiderstand. Stoßfänger flexibel; seitlich breite Schutzleisten. Tank abschließbar. Leicht schließende Türen mit kräftiger Arretierung. Halterung für Warndreieck und Verbandkasten im Kofferraum. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten; drei Jahre Lackgarantie. Verarbeitung gut.
Schlecht: Im Stoßfänger gefährdete Lage der Frontblinker. Notreserverad nur für kurze Strecke geeignet.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitz klappbar. Zugänglichkeit recht gut (große Öffnung). Praktisches Format; ebene Flächen. Gepäck gegen Vorrutschen gesichert. Sichtschutz. Praktischer Griff an der Hecktüre.
Schlecht: Ordnen der Gurte beim Zurückklappen der Sitzbank schwierig. Keine Ablagefächer. Keine Beleuchtung. Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personengröße bis etwa 1,85 m einstellbar. Viel Platz und bequemes Ein- und Aussteigen (fünftürige Ausführung). Einstellen der Vordersitze mit geringem Kraftaufwand – Bedienungselemente gut erreichbar. Viele Ablagefächer.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralschlüssel. Lenkrad, Pedale und Schalthebel sehr gut angeordnet. Lenkung während der Fahrt leichtgängig. Schaltung exakt. Wisch-/Waschhebel praxisgerecht; Wisch-/Wasch-Automatik. Außenlicht mit automatischer Standlichtumschaltung. Radio an sehr übersichtlicher, gut zugänglicher Stelle. Alle Schalter übersichtlich und mit Auffindbeleuchtung. Kontrolleuchten deutlich und für viele Funktionen. Klar gezeichnete, im Blickfeld liegende Instrumente. Übersichtliche Karosserie. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe mit Intervallschaltung.
Schlecht: Beim Einsteigen Gefahr des Einklemmens am Türöffner. Innenleuchte ohne Kontaktschaltung der Hintertüren. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Außenspiegel zu weit hinten; Innenspiegel klein. Leuchtweite der Scheinwerfer beladungsabhängig.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte Karosseriefront mildert Fußgängerunfall. Tank (Kunststoff) an sicherer Stelle. Nebelrückleuchte. Lenkrad umschäumt und mit Prallfläche. Überwiegend glattflächige Konturen im Innenraum. Sicherheitsgurte vorn einwandfrei (Schloß am Sitz). Kopfstützenhöhe vorn für Personengröße bis etwa 1,85 m. Großer Sicherheitsabstand zur Frontscheibenoberkante.
Schlecht: Frontblinker von der Seite nicht zu sehen. Vorstehender Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Vornsitzenden (fünftürige Ausführung).

Fahrverhalten

Gut: Sichere Kurvenlage. Besonders guter Geradeauslauf. Minimale, gut korrigierbare Lastwechselreaktionen. Handlichkeit. Spurtreue auf unebener Fahrbahn. Auch beim Beschleunigen in der Kurve kaum Durchrutschen. Geringe Seitenwindempfindlichkeit. Lenkung sehr exakt und besonders feinfühlig. Lenkrad-Rückstellung angenehm gleichmäßig; kaum Antriebseinflüsse. Bremse wirkungsvoll und spurstabil.

Fahrkomfort

Gut: Abstimmung der Federung und Dämpfung sehr ausgewogen. Hohes Schluckvermögen – feinfühliges Ansprechen. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Sitze körpergerecht und angenehm straff gefedert. Unaufdringliches Fahrgeräusch bei allen Geschwindigkeiten. Windgeräusche auch bei Schnellfahrt gering.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienelemente gut erreichbar, übersichtlich und praktisch. Skalenbeleuchtung. Schnell ansprechende, wirksame Heizung. Temperatur fein einstellbar. Luftverteilung individuell regulierbar. Extradüsen zur Entfrostung der Seitenscheiben. Wirksame Frischluftzufuhr bei Sommerwetter. Kräftiges Dreistufen-Gebläse.

Wichtige Änderungen

8/83 Neues Modell: Golf II.
1/84 Einführung: Stufenheckmodell Jetta.
2/84 Golf GTI.
9/84 Ger. Kat für 1,8-l-Motor mit 66 kW/90 PS.
12/85 107-PS-Kat-Motor für Golf GTI, Jetta GT.
2/86 Golf syncro.
2/90 G60-Motor 118 kW/160 PS.
9/91 Modellwechsel. Neu: Golf III. Golf II wird weitergebaut.
1/92 Einführung: Stufenheckmodell Vento.
7/92 Endgültiges Produktions-Ende des Golf II.

Motorisierung

Einen Golf/Jetta mit geregeltem Kat gibt es ab Baujahr 85 (1,8 l) bzw. 87 (1,3 l und 1,6 l). Die 1,6-Liter-Variante mit 51 kW (70 PS) ist dabei die sparsamste Maschine, die zugleich befriedigende Fahrleistungen bietet. Ähnliche Fahrleistungen bei noch geringerem Verbrauch bietet der gleich starke Turbodiesel, der dafür aber auch über tausend Mark mehr kostete. Darüber hinaus wird vom etwas schwachen, aber sparsamen Saugdiesel (40 kW/54 PS) bis zum GTI, GTI 16V und dem 160 PS starken G60 für jeden etwas geboten.

Häufigste Mängel und Pannen

Vor allem den älteren Benzinmotoren machen Überhitzungsprobleme zu schaffen. Sie sind auf defekte **Thermoschalter**, gerissene **Keilriemen** und geplatzte **Kühlwasserschläuche** zurückzuführen. Beim Baujahr 90 gab es bei Benzinern und Diesel häufiger gerissene **Keilriemen**. Beim Diesel können dadurch die Zahnriemen überspringen. Die Folge: Motorschaden. Bis zum Baujahr 4/88 die Funktion des **Wischerschalters** kontrollieren, da er durch Kurzschluß ausfallen kann. Ansonsten sind am elektrischen System vor allem lose oder korrodierte **Kabelstecker** sowie verbrannte oder feuchte **Zündkabel** zu erwähnen. Auch die **Lichtmaschine** fällt öfter aus. Bei Modellen mit elektronischer **Einspritzung** gibt es öfter Probleme mit der Gemischaufbereitung. Die elektrischen **Kraftstoffpumpen** machten wegen defekter Relais oder loser Kontaktstecker ebenso Ärger wie gerissene **Gaszüge** (bis Bj. 90 bei Benzinern) und undichte **Wasserpumpen**, die 6/91 verbessert wurden.

Die Dieselmodelle bleiben gelegentlich wegen defekter **Einspritzpumpe** oder versulztem **Kraftstoffilter** stehen. Ebenso wie bei den Kraftstoffpumpen der Benziner wurden hier 87 und 88 diverse Änderungen vorgenommen: Sollten sich bei der Probefahrt Mahlgeräusche speziell beim Kurvenfahren bemerkbar machen, so haben meist die vorderen **Radlager** zuviel Spiel. Marder beschädigen gern die **Manschetten** der **Antriebswellen**, was auf die Dauer zu Defekten an den **Gelenken** führt. Die **Bremsen** zeigen oft ungleichmäßige Wirkung an Hinterachse und Handbremse und relativ großen Verschleiß an den vorderen Scheiben (Riefen). Rost ist beim Golf II nur bei **Scheinwerfern** und **Auspuff** ein Thema.



Vom ADAC im August 1991 getestet: Der VW Golf der dritten Generation. Der kompakte Klassiker ist mit drei oder fünf Türen, mit Stufenheck (Vento), als Cabrio oder als Kombi zu haben

Karosserie

Gut: Aerodynamisch geglättete, gut verarbeitete Karosserie. Sehr großflächige, nachgiebige Stoßfänger und seitliche Stoßschutzleisten. Drainagen zur Spritzwasserfreihaltung der Seitenscheiben. Funktion der zentralen Tür- und Tankverriegelung auch von der Beifahrertür aus bedienbar; Türen-Diebstahlsicherung. Besonders breite, leicht schließende Türen.
Schlecht: Frontblinker und Nebelscheinwerfer (Aufpreis) im Stoßfänger bruchgefährdet. Keine Maßnahmen gegen Verschmutzung der Türschweller. Schwache Türarretierungen. Not-Reserverad bei beladenem Kofferraum nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Niedrige Ladekante und weit öffnende Hecktür. Klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzbank. Gut nutzbares Format; glatte Flächen. Beleuchtung. Vollständige Auskleidung. Gepäckraumabdeckung. Hecktür mit verschmutzungssicherem Innengriff.
Schlecht: Vorklappen der Rücksitzflächen erfordert viel Kraft; beim Wiederzurückklappen umständliches Sortieren der Gurtschlösser: Keine Möglichkeit der Kleingepäckbefestigung. Klappmechanismus der Rücksitzbank nicht abschließbar.

Innenraum

Gut: Auf allen Sitzen großzügiges Raumgefühl; Fahrersitz – höheneinstellbar – mit besonders großem Einstellbereich. Die relativ hohe Karosserie und die hohe Sitzanordnung erleichtern das Ein- und Aussteigen. Gurte auch hinten bequem anzulegen. Zeitlos sachliches, gefälliges Interieur; gute Verarbeitung. Abschließbares, beleuchtetes, großes Handschuhfach; darüber hinaus vorn viele praktische Ablagen.
Schlecht: Einstellen der Kopfstützenhöhe erfordert viel Kraft. Einsteller der Vordersitzlehnen schlecht zugänglich; vorgeklappte Lehne nicht arretiert. Hinten keine Ablagemöglichkeit.

Bedienung und Sicht

Gut: Besonders funktionelle Fahrzeugbedienung mit ausgeklügelten Detaillösungen – Lenksäulen-Kombihebel und Schalter (beleuchtet) griffgerecht und leichtgängig; übersichtliche Instrumente und deutliche Kontrolleuchten. Sehr leichtgängige, exakte Schaltung. Griffiges, gut angeordnetes Lenkrad; serienmäßige Servounterstützung. Scheibenwischer vorn und hinten mit Wisch-/Waschautomatik und Intervallschaltung (vorn variabel). Radio an besonders übersichtlicher Stelle. Vorn großes Sichtfeld.
Schlecht: Im linken und rechten Außenspiegel unterschiedlich verkleinertes Bild; rechts Einstellung nur vom Beifahrersitz aus. Wisch-/Waschautomatik in langsamer Wischerstufe. Außenlicht ohne Kontrolleuchte. Vom Lenkrad verdeckte Nebelkontrolleuchten. Hinten keine separate Innenbeleuchtung.

Sicherheit

Gut: Glattflächige, abgeflachte Karosseriefront und versenkte Wischer reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Seitliche Blinkleuchten. Glattflächige, in einigen Bereichen auch abgepolsterte Konturen im Innenraum. Vordersitzgurte einwandfrei angeordnet (am Sitz befestigtes Schloß und höheneinstellbarer Umlenkbeschlag).
Schlecht: Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie. Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,75 m Größe ausreichend. Geometrie der Rücksitzgurte im Hüftbereich nicht einwandfrei.

Fahrverhalten

Gut: Sehr handliches Fahrzeug mit besonders stabilem Geradeauslauf und sicherem, leicht untersteuernden Kurvenverhalten. Gute Traktion der Antriebsräder. Exakte, feinfühlige Servolenkung. Schnell ansprechende Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Komfortable, ausgewogene Feder-/Dämpferabstimmung – geschmeidiges Abfedern kleiner und großer Straßenunebenheiten. Körpergerechte, bequeme Sitze mit angenehmem Sitzbezug. Unaufdringliches Fahrgeräusch (gut gedämpftes Motor- und Reifenabrollgeräusch).
Schlecht: Bei großen Bodenwellen leicht nachschwingende Karosserie.

Heizung und Lüftung

Gut: Praktische Bedienung. Individuelle Luftverteilung möglich; Armaturenbrett-Luftauslässe am Heizsystem mit angeschlossen. Auch im Fußraum hinten Luftausströmer. Colorscheiben. Kräftiges Gebläse. Serienmäßig Innenraum-Luftfilter (Pollenfilter).
Schlecht: Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet. Hintere Seitenfenster nicht zu öffnen.

Wichtige Änderungen

9/91 Vorstellung der dritten Golf-Generation als drei- oder fünftürige Kompaktlimousine.
1/92 Viertürige Stufenhecklimousine „Vento" auf Golf-Basis neu.
12/92 Zusätzlich: Allradvariante „syncro".
4/93 Golf GTI 16 V.
9/93 Golf III Cabrio, TDI, fünftüriger Variant und Version ECO mit Schwungnutzautomatik.

Motorisierung

Die lange Liste der Golf-/Vento-Motoren reicht vom 1,4-l mit 44 kW (60 PS) bis zum hubraumgewaltigen 2,8-l-Sechszylinder mit 128 kW (174 PS). Einer der ganz harmonischen Motoren ist in dieser Gewichtsklasse nach wie vor der 1,8-l-Vierzylinder mit 66 kW (90 PS). Fast schon legendär sind die Golf-/Vento-Dieselmotoren. Die beiden 1,9-l-Triebwerke mit Oxidationskatalysator bringen es auf 47 kW (64 PS) als Sauger und auf 55 kW (75 PS) als Turbo.

Häufigste Mängel und Pannen

In der Anlaufphase der Golf-Baureihe rissen häufig schon nach wenigen 100 km die **Poly-V-Riemen**. Das Herstellerwerk sah sich deshalb genötigt, im Rahmen einer Umrüstaktion für Ruhe zu sorgen.

Auf jeden Fall sollte man vor dem Kauf prüfen, ob alle Halteschellen an den **Kühlschläuchen** vorhanden sind, da man ohne sie von Undichtheiten oder gar durchgebrannten **Zylinderkopfdichtungen** überrascht werden kann.

Der unrunde Leerlauf der VR6-Motoren gehörte bis Anfang 93 zum Alltag – danach änderte VW **Nockenwelle** und **Zündkerzen**. **Getriebedefekte**, ungenaue Schaltungen und Vibrationen in der Pedalerie bekam VW nur durch den Einbau von Schwingungsdämpfern in den Griff.

3/93 leitete VW eine große Rückrufaktion ein, weil Totalausfälle der **Elektrik** wegen zu kurzer Kabel oder deren falschem Einbau zu befürchten waren. Sonst noch zu kritisieren: Defekte an der elektrischen **Zündung** und der elektrischen **Kraftstoffpumpe**, nicht funktionierende **Zündanlaßschalter**, ungenaue Tankanzeigen (bis Mitte 92) und Verarbeitungsmängel der Karosserie. Sie dokumentieren sich durch Klappern im **Armaturenbrett**. Undichtigkeiten und Windgeräusche am **Schiebedach**, wackelnde Sitze, defekte Außenspiegelverstellung, rubbelnde **Scheibenwischer** (bis 3/92) und undichte **Scheinwerfer**. Auf alle diese Punkte kann man im Rahmen einer ausgiebigen Probefahrt über schlechte Wegstrecken achten.



Vom ADAC im August 89 getestet: VW Corrado. Der Sportwagen wird ausschließlich als dreitüriges Coupé gefertigt – bei Karmann in Osnabrück. Der erhoffte Erfolg blieb aus, vermutlich wegen des hohen Preises

Karosserie

Gut: Funktionelles Design; bei 120 km/h ausfahrender Heckspoiler. Großflächige, flexible Stoßfänger; Flankenschutzleisten. Tank abschließbar; Klappe mit Fernbedienung. Sehr weit öffnende, leicht schließende Türen. Warndreieck und Verbandkasten gut zugänglich in der Rücksitzlehne untergebracht. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Frontblinker und Nebellichter im Stoßfänger gefährdet. Notreserverad mit Gepäck nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitzlehne halbseitig klappbar. Bequemes Beladen. Praktisches Format; ebene Flächen. Beleuchtung mit Anheben der Hecktür.
Schlecht: Klappmechanismus der Rücksitzlehne nicht abschließbar. Keine Befestigung bzw. keine Mulden für Kleingepäck. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Fahrersitz für Personen bis ca. 1,95 m einstellbar. Für Sportwagenverhältnisse bequemes Ein- und Aussteigen und viel Platz.
Schlecht: Fahrersitz nicht höhenverstellbar (nur Neigungsverstellung).

Bedienung und Sicht

Gut: Zentrale Türverriegelung. Servolenkung. Außenrückspiegel elektrisch einstellbar. Bedienungselemente funktionell und leichtgängig; klar gestyltes Armaturenbrett; Schalter beleuchtet. Multifunktionsanzeige. Heckscheibenwischer mit Waschanlage. Große, beheizbare Außenrückspiegel. Nebel-Zusatzscheinwerfer. Scheinwerfer-Leuchtweitenregulierung.
Schlecht: Schalter der elektrischen Fensterbetätigung unübersichtlich. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Sicht nach hinten durch breite C-Säule eingeschränkt; hochgezogenes Heck beim rückwärts Einparken sichtstörend.

Sicherheit

Gut: Abgeflachte, glattflächige Karosseriefront und teilversenkte Wischer mildern Fußgängerunfall. Nebelrückleuchte. Kopfstützen für alle Personengrößen einstellbar.
Schlecht: Frontblinker von der Seite nicht zu sehen. (Seitenblinker Aufpreis). Kante der Ablagen im Scheinwerferbereich. Gurtpeitschen der Vordersitze zu lang.

Fahrverhalten

Gut: Stabiler Geradeauslauf. Sehr gute Kurvenstabilität – hohe Querbeschleunigung; nur geringe, gut korrigierbare Lastwechselreaktionen. Leichtmetallräder Serie. Auch bei hohem Leistungseinsatz kaum Traktionsprobleme. Sehr exakte, gut den Kontakt zur Fahrbahn vermittelnde Lenkung; Rückstellung nicht zu stark. Sehr kräftige, gut dosierbare Bremse; durch ABS auch bei Vollbremsung beibehaltene Lenkbarkeit.
Schlecht: Bei schneller Fahrt auf unebener Straße unruhige Lenkung (zu leichtgängig).

Fahrkomfort

Gut: Sportlich straff abgestimmtes Fahrwerk; Abstimmung der Federung und Dämpfung sehr ausgewogen. Kaum Seitenneigung in Kurven. Entspannte Sitzposition des Fahrers. Körpergerechte Sportsitze mit besonders gutem Seitenhalt.
Schlecht: Im mittleren Drehzahlbereich unangenehmes Motordröhnen.

Heizung und Lüftung

Gut: Wirksame, fein dosierbare Heizung. Individuelle Luftverteilung möglich. Colorscheiben zur Verminderung der Sonneneinstrahlung.
Schlecht: Einsteller der Armaturenbrett-Ausströmer unbeleuchtet. Keine Einrichtung für Zirkulation oder Abschaltung der Luft.

Wichtige Änderungen

11/88 Neuvorstellung des Sport-Coupés: Vierzylinder-Ottomotor mit G60-Lader und 118 kW (160 PS).

9/91 Modellüberarbeitung und zwei neue Motoren: 2-l-16V mit 100 kW (136 PS) und 2,9-l-VR6 mit 140 kW (190 PS). G60 heißt jetzt „Jet".

9/92 Modellüberarbeitung: geänderte Bedienelemente.

8/93 2-l-Motor mit 85 kW/115 PS neu, G60-Produktion eingestellt.

Motorisierung

Bei den meisten Corrados auf dem Gebrauchtwagenmarkt wird man auf den G60-Motor treffen. Der aufgeladene Vierzylinder mit 118 kW (160 PS) ist der Standard-Motor – die anderen folgten alle später. Der G60 überzeugt in diesem Sportwagen wegen seiner ausgezeichneten Fahrleistungen: Er ist drehfreudig, hat aber trotzdem Biß aus niedrigen Drehzahlen heraus. Außerdem ist er relativ sparsam. Ebenfalls sparsam sind die neueren Einstiegsmodelle mit 2-l-Motor: ein Vierventiler mit 100 kW/136 PS und ganz neu (seit 8/93) der Zweiventiler mit 85 kW/115 PS.

Die Freunde des geschmeidigen Komforts werden dagegen unbedingt zum VR6 greifen wollen. Der Sechszylinder bietet ein Höchstmaß an Laufruhe und seidenweicher Kraftentfaltung. Der auf 2,9 l vergrößerte Hubraum liefert 140 kW (190 PS), die eine sportliche, aber drehzahlschonende und leise Fahrweise ermöglichen.

Häufigste Mängel und Pannen

Die Corrados der ersten Stunde waren vor allem wegen Problemen mit dem **G-Lader** gebeutelt. Sie waren entweder defekt oder brachten nicht die versprochene Leistung. Ab Baujahr 90 scheinen diese Kinderkrankheiten auskuriert zu sein. Dasselbe gilt auch für die Probleme mit der **Schaltung** (Seilzugmechanik wie beim VW Passat).

Bis Baujahr 89 platzten manchmal die **Wasserschläuche**. Die Folge: Kühlwasserverlust und überhitzte **Motoren**. Bis Baujahr 89 traten gelegentlich Defekte an den **Zündsteuergeräten** und häufiger an den **Kraftstoffpumpen** auf.

Wegen der hohen Motorleistungen sind die **Antriebswellen** hoher Belastung ausgesetzt: Sind diese ausgeschlagen, treten bei Kurvenfahrt Geräusche auf. Lassen Sie auch unbedingt die hochbelasteten **Bremsen** auf Verschleiß prüfen.



Vom ADAC im August 83 getestet: VW Passat, eine drei- und fünftürige Limousine mit viel Platz und guter Verarbeitung. Wird auch in Stufenheck-Version und als fünftüriger Kombi (Passat Variant) angeboten

Karosserie

Gut: Tank abschließbar. Türarretierung kräftig. Ungewolltes Aussperren nicht möglich. Unterboden und Hohlräume mit Korrosionsschutz; sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten. Drei Jahre Lackgarantie. Verarbeitung gut.
Schlecht: Gefährdete Lage der vorderen Blinkleuchten.

Kofferraum

Gut: Bei vorgeklapptem Rücksitz sehr große Ladefläche. Mechanismus zum Vorklappen einfach zu handhaben. Zugänglichkeit sehr gut (niedrige Ladekante, große Tür). Geklappter Rücksitz verhindert Vorrutschen der Koffer. Sichtschutz. Auskleidung vollständig.
Schlecht: Geteilter Rücksitz nur gegen Aufpreis. Vorstehende Radkästen beeinträchtigen Nutzbarkeit. Keine Beleuchtung. Schlechtwetter: Hände verschmutzen beim Schließen.

Innenraum

Gut: Fahrersitz mit großem Längsverstellbereich. Geräumiger Innenraum mit bequemem Ein- und Aussteigen. Einstellhebel der Vordersitze funktionell und leichtgängig.

Bedienung und Sicht

Gut: Zentralschlüssel. Türöffner und -schlösser funktionell. Pedale in richtigen Abständen zum Fahrer. Schalthebel liegt gut zur Hand. Schaltung leichtgängig und exakt. Wisch-/Waschhebel funktionell; Wisch-/Wasch-Automatik. Außenlicht mit Standlichtumschaltung. Blinkerhebel mit Antippmöglichkeit. Übrige Bedienelemente überwiegend funktionell. Tacho und Drehzahlmesser übersichtlich. Warnleuchte für zu niedrigen Bremsflüssigkeitsstand. Anzeige zur Erleichterung wirtschaftlicher Fahrweise. Großer Außenrückspiegel.
Schlecht: Lenkung beim Rangieren schwergängig. Für kleinere Personen nach vorn schlechte Übersicht. Heckpartie unübersichtlich. Scheinwerfer-Leuchtweite beladungsabhängig.

Sicherheit

Gut: Tank an sicherer Stelle. Lenkrad umschäumt und mit Prallfläche. Glattflächige Konturen im Innenraum. Sicherheitsgurte vorn einwandfrei (Schloß am Sitz).

Fahrverhalten

Gut: Gutmütige Fahreigenschaften (gute Richtungsstabilität): Keine unangenehmen Lastwechselreaktionen in der Kurve. Sicheres Fahrgefühl. Gute Traktion der Antriebsräder auch auf rutschigem Untergrund. Geringe Seitenwindempfindlichkeit. Exakte, feinfühlige Lenkung. Rücklauf angenehm gleichmäßig und nicht zu stark. Kaum Antriebseinflüsse. Bremse wirkungsvoll und fein dosierbar. Selbst bei starker Bremsung gute Spurhaltung.

Fahrkomfort

Gut: Abstimmung der Federung und Dämpfung sehr ausgewogen. Hohes Schluckvermögen. Kein unangenehmes Karosserieschaukeln. Beladung beeinflußt Federungskomfort kaum. Sehr entspannte Sitzposition für den Fahrer. Sitze körpergerecht und angenehm straff gefedert. Innengeräuschniveau niedrig.
Schlecht: Bei Schnellfahrt störendes Geräusch durch dominierendes Windpfeifen.

Heizung und Lüftung

Gut: Bedienelemente gut erreichbar und im Blickfeld. Skalenbeleuchtung. Schnell ansprechende, wirksame Heizung. Temperatur fein einstellbar. Seitlich zusätzlich Luftdüsen. Entfrostermöglichkeit für Seitenscheiben. Luftmenge für oben und unten getrennt einstellbar.
Schlecht: Im Sommer Aufheizung durch sehr schräge Frontscheibe. Belüftung schwach. Keine Einrichtung für Innenluftzirkulation.

Wichtige Änderungen

10/80 Neue Modellreihe vorgestellt.

8/81 Stufenheck-Modell Santana.

8/82 1,6-l-Turbo-Diesel mit 51 kW/70 PS.

1/83 Wechsel im Antriebs-Programm. 1,8 l, 66-kW/90-PS-Motor ersetzt 1,6 l, 63-kW/85-PS-Motor.

9/84 Katalysator für 1,8-l-Motor mit 66 kW/90 PS.

10/84 Variant Syncro eingeführt.

1/85 Neuauflage der Modellreihe Santana in Passat-Stufenheck umbenannt.

9/85 Variant Syncro: ABS Serie.

1/86 Variant Syncro C/Kat eingeführt.

6/88 Turbo-Diesel (59 kW/80 PS) eingeführt.

2/88 Modellwechsel.

Motorisierung

Für den VW Passat wurden seit seiner Einführung zahlreiche Motorvarianten gebaut und geliefert, vom 1,3- bis zum 2,2-Liter, von 40 kW (55 PS) bis zu 100 kW (136 PS). Katalysator-Motoren gibt es seit 1985 in diversen Leistungsstufen. Wer einen Diesel möchte, kann sich für einen 1,6-Liter mit 40 kW (54 PS) oder einen Turbo-Diesel mit 51 kW (69 PS) entscheiden. Der vom ADAC getestete Passat-Motor mit 55 kW (75 PS) ist elastisch, hängt gut am Gas, bietet gute Fahrleistungen und einen angemessenen Verbrauch.

Häufigste Mängel und Pannen

Bei den Motoren des VW Passat gab es wegen Überhitzung Motorschäden durch undichte **Wasserpumpen** und **Kühlwasserschläuche** sowie Schwarzschlamm. Unter Ventildeckel schauen lassen oder Nachweis verlangen, daß nur von VW freigegebenes Öl verwendet wurde. Schadhafte **Ventildeckeldichtungen** führten zu Ölverlust. Bei 5-Zylinder-Motoren gibt es manchmal durchgebrannte **Zylinderkopfdichtungen**.

Defekte **Zündkabel** (verbesserte Winkelstecker ab 87) und lose **Kontaktstecker** führten zu Pannen. Defekte **Generatoren** bzw. **Regler** waren Ursachen für Störungen an der **Stromversorgung**. Bei den Kraftstoffanlagen waren oft die elektrischen **Kraftstoffpumpen** defekt (beim Einspritzer bis 87, dann Änderung). **Vergaser** neigen bei kalter Witterung zur Vereisung, wenn die Luftvorwärmung nicht funktioniert.

Bei den **Radaufhängungen** sind die unteren **Traggelenke** an der **Vorderachse** häufig verschlissen bzw. korrodiert. Hier sollte ein Fachmann bemüht werden! An den **Auspuffanlagen** wird häufig Rost festgestellt, deshalb empfiehlt es sich, einen Blick unters Auto zu werfen. Bei den Bremsen bereiten immer wieder verschlissene **Bremsscheiben** Ärger, und die **Handbremsen** haben oft eine ungleichmäßige Wirkung. An älteren Fahrzeugen (bis 85) sind gelegentlich die **Bremsschläuche** porös. Unbedingt prüfen!

Immer wieder tauchen korrodierte **Scheinwerferreflektoren** auf. Um bei Nacht nicht mit ungenügendem Licht fahren zu müssen, sollte man auch diesen Punkt beachten.

Insgesamt hat der Passat eine gute Rostvorsorge (sechs Jahre Garantie gegen Durchrosten, drei Jahre Lackgarantie). Trotzdem auf Kantenrost an **Türen**, **Kotflügeln**, **Hauben** und **Unterboden** achten!

Karosserie

Gut: Aerodynamisch-funktionelle Karosserie. Großflächige, flexible Stoßfänger; Seitenschutz. Tank abschließbar. Platz für Warndreieck und Verbandkasten in seitlichem Staufach. Gute Verarbeitung.
Schlecht: Dachgepäckträger teuer (ca. 500 DM). Gefühlvolles Türenöffnen schwierig – in enger Parklücke stoßen die Türen leicht gegen Nachbarfahrzeug. Not-Reserverad mit Gepäck nicht zugänglich.

Kofferraum

Gut: Gemessen am Fahrzeugformat großer Kofferraum. Zusätzliches Vergrößern durch Vorklappen des Rücksitzes. Sehr bequemes Beladen. Vorgeklappter Rücksitz schützt Koffer gegen Vorrutschen. Seitlich und unter Bodendeckeln Ablagefächer.
Schlecht: Geteilter Rücksitz und Gepäckabdeckung nur gegen Aufpreis. Vorstehende Radkästen schränken Nutzbarkeit stark ein.

Innenraum

Gut: Sehr viel Platz auf allen Sitzen (hinten besonders große Beinfreiheit); Fahrersitz-Neigungsverstellung für Personengröße bis 1,95 m einstellbar. Bequemes Ein- und Aussteigen. Großes Handschuhfach; viele Ablagefächer.
Schlecht: Fahrersitz-Neigungsverstellung nur gegen Aufpreis. Handschuhfach unbeleuchtet und nicht abschließbar.

Bedienung und Sicht

Gut: Servolenkung. Klar gestyltes Armaturenbrett; Bedienungselemente leichtgängig und praktisch. Schalter mit Auffindbeleuchtung. Scheinwerfer-Schnellverstellung am Armaturenbrett.
Schlecht: Türöffner außen schwergängig; Schloß im Dunkeln schlecht zu finden. Im Fond keine Innenleuchte. Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Unübersichtliche Karosseriefront. Im Winter schlechte Sicht wegen beschlagener Seitenscheiben.



Vom ADAC im August 89 getestet: VW Passat. Im Angebot sind eine viertürige Limousine und der fünftürige Kombi. Wegen der umfangreichen Motorenpalette deckt die Passat-Baureihe nahezu jedes Anforderungsprofil ab

Sicherheit

Gut: Gegen Aufpreis auch im Fond Kopfstützen. Abgeflachte, nachgiebige Karosseriefront und versenkte Scheibenwischerachsen mildern Fußgängerunfall. Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Nebelrückleuchte. Außer Gurtbeschlägen glattflächige Innenraumkonturen. Vorn Gurtschloß am Sitz befestigt, verstellbarer Umlenkbeschlag; Kopfstützen ausreichend für Personen bis etwa 1,85 m.
Schlecht: Vorstehender seitlicher Gurtbeschlag in Kopfhöhe der Frontpassagiere. Die Türenkindersicherung ist viel zu leichtgängig – kann auch vom Kind betätigt werden. Hecktürschloß ohne Sicherheitsraste.

Fahrverhalten

Gut: Ausgezeichnete Straßenlage – sehr sicheres Fahrgefühl. Gegen Aufpreis ABS lieferbar. Sehr guter Geradeauslauf. Fahrstabilität in Kurven – nur minimale, gut korrigierbare Lastwechselreaktionen. Servolenkung sehr exakt und besonders feinfühlig. Wirksame, spontan ansprechende Bremse. Auch bei voller Beladung sehr sichere Straßenlage.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Abstimmung der Federung und Dämpfung – straffe, dennoch nicht unangenehme Fahrwerkshärte; Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße. Sehr entspannte Sitzposition des Fahrers. Ausgewogen straff gefederte, körpergerechte Sitze; Rücksitzlehne neigungsverstellbar. Geräuschniveau bei jeder Geschwindigkeit niedrig – es gibt kaum Windgeräusche, und der Motor ist verhältnismäßig leise.

Heizung und Lüftung

Gut: Schnell ansprechende, kräftige Heizung; Temperatur fein einstellbar. Luftausströmer im Fußraum des Fonds.
Schlecht: Einstellhebel der Armaturenbrett-Ausströmer unbeleuchtet. Rückwärtige Seitenfenster nicht zu öffnen. Entfrostung der Seitenscheiben zu schwach.

Wichtige Änderungen

2/88 Neue Baureihe: viertürige Stufenhecklimousine.

4/88 Fünftüriger Kombi (Variant) vorgestellt.

2/89 2-l-16-V-Motor neu.

9/89 Neuer 1,9-l-Saugdiesel-Motor und aufgeladener G-60-Motor für allradgetriebenen Variant (Syncro).

11/90 Syncro mit 2-l-Motor.

8/91 1,9-l-Kat-Diesel- und 2,8-l-V6-Otto-Motor.

8/93 Modellüberarbeitung.

Motorisierung

Vom bis Ende 89 angebotenen schwächlichen 1,6-l-Motor ist abzuraten. Die meistgekaufte Variante hatte den 1,8 l mit 66 kW (90 PS). Der wenig harmonische 1,8 l mit 79 kW (107 PS) wurde 8/90 durch den spritzigen 2 l mit 85 kW (115 PS) ersetzt. Als Kraftriesen zählen der aufgeladene G-60-Motor mit 118 kW (160 PS) und der V6-Motor, der aus 2,8 l Hubraum geschmeidige 128 kW (174 PS) mobilisiert. Eine sinnvolle und sparsame Alternative sind zweifellos der 1,9-l-Diesel-Motor und der TD mit Katalysator.

Häufigste Mängel und Pannen

Obwohl der VW Passat einen guten Produktionsstart hingelegt hat, traten anfangs doch einige Probleme auf. Schadhafte **Dichtungen** am Verschluß des Kühlwasser-Ausgleichsbehälters sorgten dafür, daß Kühlwasser verlorenging. In der Folge überhitzte der Motor, platzten **Kühlwasserschläuche** und brannte die **Zylinderkopfdichtung** durch. Behalten Sie bei der Probefahrt die Temperaturanzeige im Auge, und prüfen Sie, ob beim Gasgeben im Stand Blasen im Ausgleichsbehälter (ein Hinweis auf eine durchgebrannte Zylinderkopfdichtung) auftauchen.

Den Dieselmotoren machte ein Lieferantenproblem bei den **Keilriemen** (bis 8/89) schwer zu schaffen: Rissen sie, konnten die Reste unter den Zahnriemen geraten, der dann übersprang, was einen kapitalen und entsprechend teuren Motorschaden nach sich zog.

Die Schaltprobleme mit dem **Getriebe** hingen mit der neuen Seilzugschaltung zusammen. Nachjustieren bei der Fachwerkstatt ist möglich. Löste sich der **Schalthebel** aus der Kulisse, dann lag das an einem abgesprungenen Splint (Änderungen flossen im Laufe des Jahres 90 ein).

Erst die 6/91 geänderte Verlegung beendete die ärgerliche Tatsache, daß bis dahin die **Gaszüge** häufig rissen.

Weitere Schwachstellen (auch bei jüngeren Modellen) sind: Defekte an der **elektrischen Kraftstoffpumpe**, am **Generator** und an der **Zündanlage**. Undichtigkeiten treten an den **Scheiben** und den **Blinkleuchten** auf. **Ölwannen** sollten ab 1/93 (neue Dichtungen) auch dicht sein, die **Auspuffanlagen** (ab 7/91 aus Edelstahl) nicht mehr so schnell korrodieren, und die **Kupplungen** (ab 3/92 bessere Beläge) länger halten.



Vom ADAC im Juli 87 getestet: VW Bus Caravelle. VW brachte den Bus in den verschiedensten Varianten zum Transport von Personen und Lasten auf den Markt. Seit 1990 wird der T 3 nur noch als syncro angeboten

Karosserie

Gut: Tank abschließbar. Leicht schließende Türen mit kräftiger Arretierung. Gute Verarbeitung.

Kofferraum

Gut: Variabler Kofferraum – Rücksitzlehne klappbar; Klappmechanismus solide und praktisch. Gute Nutzbarkeit durch ebene Flächen. Auskleidung vollständig. Beleuchtung.
Schlecht: Beladen durch hohes Ladebodenniveau erschwert. Bei geklappter Rücksitzlehne Gepäck ohne Halt. Keine Gepäckabdeckung. Schließen der Klappe durch fehlenden Griff erschwert.

Innenraum

Gut: Viel Platz. Zustieg durch Seitentüre bequem. Vordersitzverstellung leichtgängig. Praktisches Handschuhfach.
Schlecht: Ein- und Aussteigen vorn beschwerlich (Frontlenkerkonzept). Wenig Ablagen für die Mitfahrer.

Bedienung und Sicht

Gut: Wisch-/Wasch-Automatik. Übersichtliches Armaturenbrett; funktionelle Hebel. Kontrollleuchten deutlich. Übersichtliche Karosserie und großes Sichtfeld. Wisch-/Wasch-Anlage für Heckscheibe.
Schlecht: Großer Abstand vom Gas- zum Bremspedal. Aufpreis für Servolenkung. Schaltung hakt. Rückwärtsgang oft kaum einzulegen. Beifahrerspiegel schlecht einstellbar (keine Fernbedienung). Kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten der Beleuchtung. Kleiner Innenspiegel.

Sicherheit

Gut: Tank außerhalb Heckdeformationsbereich. Armaturenbrett glattflächig. Lenkrad umschäumt und mit Prallfläche. Sicherheitsgurte auf allen Sitzen einwandfrei. Kopfstützenhöhe auch für große Personen ausreichend.
Schlecht: Auf den Rücksitzen Kopfstützen nicht serienmäßig.

Fahrverhalten

Gut: Guter Geradeauslauf. Fahrstabilität in Kurven. Mit Servolenkung (Aufpreis) gute Handlichkeit. Servolenkung exakt und feinfühlig. Bremse wirksam und fein dosierbar.
Schlecht: Starke Seitenwindempfindlichkeit.

Fahrkomfort

Gut: Ausgewogene Fahrwerksabstimmung. Schluckfreudige Federung – feinfühliges Ansprechen. Entspannte Sitzposition für den Fahrer. Körpergerechte, ausgewogen straff gefederte Sitze mit Armlehnen. Niedriges Fahrgeräusch.
Schlecht: Bei großen Bodenwellen nickende Karosserie.

Heizung und Lüftung

Gut: Skalenbeleuchtung. Schnelles Entfrosten aller Scheiben. Wirksame Frischluftzufuhr; extra Lüftung im Fond. Luftmenge für oben und unten getrennt einstellbar. Sehr kräftiges Gebläse.
Schlecht: Bedienungselemente unübersichtlich und sehr unpraktisch. Heizwirkung geschwindigkeitsabhängig. Hintere Seitenfenster nicht zu öffnen.

Wichtige Änderungen

6/79 Einführung T 3, Kleinbus mit Heckmotor und Heckantrieb. Luftgekühlte Benzinmotoren: 1,6 l mit 37 kW/50 PS und 2,0 l mit 51 kW/70 PS. 1981: Diesel: 1,6 l mit 37 kW / 50 PS.

10/82 Neue wassergekühlte Benzinmotoren: 1,9 l mit 44 kW und 2,0 l mit 57 kW.

10/83 1,9 l mit 66 kW/90 PS Digijet (bis 3/85).

1/85 Turbo-Diesel 1,6 l mit 51 kW/70 PS.

2/85 Einführung syncro-Modelle mit automatisch zuschaltendem Frontantrieb.

3/85 2,1 l mit 82 kW/112 PS.

8/85 2,1 l mit 70 kW/95 PS Digifant mit geregeltem Kat.

9/90 Nur noch syncro-Modelle weitergebaut. Neue Baureihe T4 mit Frontmotor und Frontantrieb eingeführt.

7/92 Baureihe endgültig eingestellt.

Motorisierung

Für den VW Bus Caravelle gibt es die unterschiedlichsten Motoren. Angefangen beim 1,9-Liter mit 44 kW (60 PS) bis hin zum Vierzylinder-Einspritzer mit einem Hubraum von 2109 cm³ und 82 kW (112 PS). Auch ein Katalysator-Motor ist seit 1985 im Einsatz. Er leistet 70 kW (95 PS) und wird auch im Caravelle syncro eingesetzt.

Zwei Dieselmotoren stehen ebenfalls zur Verfügung: Mit 1,6 l 37 kW (50 PS) bis Bj. 87 und 1,7 l 42 kW (57 PS) und ein Turbo-Diesel, der aus 1588 cm³ 51 kW (70 PS) leistet.

Häufigste Mängel und Pannen

Beim VW Bus gab es eine Reihe von Mängeln und Pannen, angefangen bei den **Motoren**, die an **Zylinderköpfen** und **Ölwannen** Ölundichtigkeiten aufweisen. Insgesamt muß gesagt werden, daß die Bus-Motoren wenig standfest sind. Im Laufe der Jahre hat VW deshalb zahlreiche Veränderungen vorgenommen: Kolben geändert (Diesel), Ölfreigabe geändert, Wasserpumpen-Dichtungen verbessert, Zahnriemenprofile geändert, bessere Dichtungen verwendet und auch die Anzugsdrehmomente an den Zylinderköpfen verändert. Seit 88 gibt es bessere Kühlwasserschläuche.

Die **Kupplungen** leiden oft unter frühzeitigem Verschleiß. Ab Okt. 87 wird eine verbesserte Abdichtung der hydraulischen Betätigung durchgeführt, asbestfreier Belag verwendet, und seit Ende 88 gibt es einen höheren Anpreßdruck. Bei den **Getrieben** wird ab 87 eine verstärkte Synchronisation und ab 88 werden verbesserte Kugellager verwendet. Bei der **Elektrik** gab es bis Ende 88 lose **Kontaktstecker**. Danach wurde das Verkabelungssystem geändert.

An den Kraftstoffanlagen sind oft die **Einspritzpumpen** (Diesel) undicht oder defekt. Eine geänderte Verschraubung (87 Turbo- und 88 Saug-Diesel) sowie der Einbau eines Schmutzsiebes sollen hier Abhilfe schaffen. Bei den Benzinmotoren ist öfter die **Einspritzung** defekt, ab 88 gibt es einen zusätzlichen Kraftstoffilter.

Bei älteren Fahrzeugen gab es an der **Lenkung** ausgeschlagene **Kugelköpfe**. Lenkspiel prüfen und auf einseitigen Reifenverschleiß achten!

Der Rostschutz an der Karosserie ist gut. Vorsichtshalber auf Korrosion an **Türkanten** und bei Allrad-Fahrzeugen auf Beschädigungen an der Fahrzeug-**Unterseite** (Bodenblech, Radaufhängung, Auspuffanlage) achten!



Vom ADAC im August 92 getestet: VW Caravelle GL 2,5 (T4). Der Kleinbus, der im Unterschied zu seinem legendären Vorgänger mit Frontmotor und -antrieb ausgerüstet ist, vermittelt dank seines guten Fahrwerks Pkw-Feeling

Karosserie

Gut: Aerodynamische Karosseriedetails für verringerten Luftwiderstand (schräge Front und Spoiler). Sehr gute Verarbeitung. Großflächige, nachgiebige Stoßfänger. Weit öffnende Türen; Öffnen und Schließen leichtgängig. Tank abschließbar. Warndreieck und Verbandkasten griffgünstig unter dem Beifahrersitz befestigt. Reserverad gut zugänglich.
Schlecht: Keine Flankenschutzleisten. Aufpreispflichtige Nebelscheinwerfer bruchgefährdet im Stoßfänger. Außer für Radwechsel kaum Bordwerkzeug.

Kofferraum

Gut: Bequemes Beladen. Sehr großes Volumen. Für weitere Volumenvergrößerung Rücksitz klappbar. Glatter Ladeboden. Hohe Zuladung. Seitliche Ablagefächer. Vollständige Auskleidung. Beleuchtung.
Schlecht: Deckel der Ablagen schwierig zu befestigen und nicht abschließbar. Kein verschmutzungssicherer Griff an der Klappe.

Innenraum

Gut: Sehr viel Platz auf allen Sitzplätzen; Fahrersitz für Personen bis etwa 2,00 m Größe einstellbar. Bequemes Ein- und Aussteigen; Trittstufe zum Fahrgastraum beleuchtet. Solide wirkendes Interieur; hochwertige Materialien. Beleuchteter Make-up-Spiegel in der Beifahrersonnenblende. Abschließbares Handschuhfach, praktische Ablage in den Vordertüren.
Schlecht: Aufpreispflichtige Einzelsitze im Fahrgastraum zwar an Schnellverschlüssen, Ein- und Ausbau erfordert jedoch viel Kraft. Statik-Mittelsitzgurte. Handschuhfachbeleuchtung nur bei eingeschaltetem Außenlicht; kaum Ablagemöglichkeit für Hintensitzende.

Bedienung und Sicht

Gut: Klar gestyltes Armaturenbrett; gut ablesbare Instrumente. Leichte Fahrzeugbedienung; Schalter und Hebel überwiegend sinnvoll plaziert. Wischerbedienung für vorn und hinten im praktischen Kombihebel; Servolenkung. Beide Außenspiegel elektrisch einstellbar und beheizt (Schalter besonders gut zu bedienen). Vorn und hinten helle Innenraumbeleuchtung; vorn zusätzliche Leselampe. Übersichtliche Karosserie und gute Rundumsicht.
Schlecht: Verkleinertes Bild im rechten Außenspiegel. Hinten nur Schiebefenster. Warnblink-Schalter wenig übersichtlich und unbeleuchtet. Zeituhr nicht im Blickfeld der Mitfahrer. Außenlicht ohne Kontrolleuchte und kein Warnsignal bei vergessenem Abschalten.

Sicherheit

Gut: Abgeschrägte, glattflächige Karosseriefront und versenkte Wischer reduzieren Verletzungsrisiko bei Fußgängerunfall. Umschäumtes Lenkrad mit Prallfläche. Einwandfrei angeordnete Gurte; vorn höheneinstellbar. Alle Sitze mit Kopfstützen; Kopfstützen der Vordersitze für Personen bis etwa 1,85 m Größe einstellbar.
Schlecht: Batterie im Deformationsbereich der Frontpartie. Hartes Armaturenbrett dicht vor den Knien. Bei blockierter Schiebetür von hinten kein schnelles Aussteigen möglich.

Fahrverhalten

Gut: Besonders stabiler Geradeauslauf. Gutmütiges, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten; kaum Lastwechselreaktionen. Gute Traktion der Antriebsräder. Exakte, feinfühlige Lenkung. Spontan ansprechende, fein dosierbare Bremse.

Fahrkomfort

Gut: Sehr ausgewogene, straffe Abstimmung der Federung und Dämpfung; hoher Federungskomfort; kaum Nicken und gut gedämpfte Wankschwingungen. Körpergerechte Sitze mit einstellbarer Armlehne. Kaum Windgeräusche.
Schlecht: Fahrersitzlehne bei größeren Personen zu kurz; flaches Lenkrad zwingt zu außergewöhnlich aufrechter Sitzhaltung. Sportliches, bei schneller Autobahnfahrt stark anschwellendes Motorgeräusch.

Heizung und Lüftung

Gut: Kräftige, fein regulierbare Heizung. Separates Heizgebläse im Fahrgastraum. Schnelles Entfrosten der Scheiben. Colorscheiben. Kräftiges Gebläse.
Schlecht: Bedienungselemente etwas tief. Hebel der Armaturenbrett-Luftausströmer unbeleuchtet; in der Mitte nur Kaltluft. Seitenfenster der mittleren Sitzreihe nur wenig, in der hintersten Sitzreihe gar nicht zu öffnen. Keine Einrichtung für Innenluftzirkulation.

Wichtige Änderungen

9/90 Einführung als Nachfolger des T3 mit neuem Konzept: Motor und Antrieb vorn. Motorvarianten: (Benziner) 2-l-Vierzylinder mit 62 kW (84 PS) und 2,5-l-Fünfzylinder mit 81 kW (110 PS) sowie (Diesel) 1,9-l-Vierzylinder mit 44 kW (60 PS) und 2,4-l-Fünfzylinder mit 57 kW (78 PS).

8/92 Neu: Syncro und Oxi-Kat bei 4-Zylinder-Diesel.

Motorisierung

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt begegnet man dem VW Bus in vier Motorvarianten.

Der 2-l-Vierzylinder-Benziner leistet 62 kW (84 PS), die mit den rund 1700 kg Gewicht schwer zu tun haben. Nutzt man den Bus öfter auf langer Strecke oder mit voller Beladung (z. B. auch als Wohnmobil), sollte man sich besser den 2,5-l-Fünfzylinder mit 81 kW (110 PS) gönnen, der mit der Masse besser zurecht kommt.

Was die beiden Diesel-Versionen betrifft: Der 1,9-l-Vierzylinder mit 44 kW (60 PS) verrichtet recht laut und rauh seine Arbeit, während der 2,4-l-Fünfzylinder mit 57 kW (78 PS) fast die Laufkultur eines Benziners erreicht.

Häufigste Mängel und Pannen

Egal ob Benziner oder Diesel: Gerissene **Keilriemen** und teilweise sogar **Zahnriemen** führten beim neuen VW Bus zu Ausfällen. Ausschließlich bei den Benzin-Motoren machten im Kühlsystem **Thermoschalter** und **Thermostate** schlapp, oder die **Wasserpumpen** leckten.

Die Kraftstoffanlage dagegen wurde wieder nur beim Diesel heimgesucht. Dort fielen schadhafte **Kraftstoff-Filter** und schwergängige **Gasgestänge** auf.

Im Kapitel Karosserie sind die Probleme mit der **Scheibenwischermechanik** zu erwähnen - und das mechanische **Getriebe** wehrt sich manchmal gegen das Schalten.